



Östernäs

- väcker åter liv i Ljusdal

Förslag till ett sammanhållet centrum

Fredrik Söderberg

Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, SLU Uppsala 2012

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Nivå: Avancerad A2E
© 2012 Fredrik Söderberg, e-post: soder_84@hotmail.com
Titel på svenska: Östernäs -väcker åter liv i Ljusdal
Title in English: Östernäs - brings life to Ljusdal once again
Handledare: Tomas Eriksson, institutionen för stad och land
Examinator: Thorbjörn Andersson, institutionen för stad och land
Opponent: Hanna Wikström, Sweco Architects
Fotografier och illustrationer: Författaren om inget annat anges
Omslagsbild samt övriga bilder , kartor och illustrationer med tillstånd av:
A1 Arkitekter 2012, © HG Eriksson 2012, © Lantmäteriet
2012, © Ljusdals kommun 2012, © Ljusdalsbygdens
museum 2012, Ludvika kommun 2012, © Stefan Hauser 2012.
Utgivningsort: Uppsala
Nyckelord: Gestaltungsprogram, landskapsarkitektur, stadsplanering.
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Tack till:

Jag vill tacka min handledare Tomas Eriksson för all den energi och tid som han lagt ner i detta. Tack Ljusdals kommun för alla underlag och Rasmus Lagerström för att du delat med dig av dina erfarenheter.

Tack till min flickvän Anna Wallby, utan ditt stöd hade detta aldrig blivit av.

SAMMANDRAG

Syfte, Mål

Den här uppsatsen visar ett alternativt gestaltungsprogram för utvecklingsområdet Östernäs. Arbetsområdet ligger centralt i tätorten Ljusdal och har direkt kontakt med Kyrksjön och rekreationsområde, men avskärmas från centrum genom starka barriärer.

I examensarbetet undersöker jag hur man genom olika arkitektoniska strategier kan koppla samman området Östernäs med Ljusdals centrum. Syftet med uppsatsen är att skapa ett gott stadsliv. Målet är att genom förslaget visa exempel på hur ett kompakt centrum kan gynna det sociala livet.

Metod

Arbetet bygger på en modell där inventering och studier av kartor, historia, översiktsplan, detaljplan, medborgardialog och program skapat den informationskälla och den bas som det övriga arbetet vilar på. Informationen har sedan legat till grund för uppsatsens mål, att skapa ett gott stadsliv genom ett kompakt centrum.

Ett antal analyser har utförts för att lyfta fram och tydliggöra områdets problem. Problemen har sedan resulterat i forskningsfrågan hur man kopplar samman Östernäs med övriga centrum.

För att svara på forskningsfrågan har jag sökt strategier inom litteratur och likvärdiga utvecklingsområden. Strategierna har sammanställts i en konceptuell skiss som visar riktlinjer för hur området Östernäs kan kopplas samman med Ljusdals centrum.

Utifrån konceptskiss och program som bygger på önskemål från kommun, medborgare, samt riktlinjer från analyser och egna idéer har jag tagit fram en programskiss för att disponera områdets ytor. Programskissen har legat till grund för det slutliga förslaget.

Strategier

Svaret på forskningsfrågan är att det går att koppla samman Östernäs med övriga centrum genom arkitektoniska strategier. För att göra detta kan man använda en rad olika verktyg, vilka jag klassificerat under tre övergripande rubriker: *skapa ett enhetligt intryck, skapa gemensamma rum och sammanlänkande riktningar*.

För att skapa ett enhetligt intryck kan man arbeta med en upprepning av färg, form, storlek, skala, textur, markbeläggning, rytm, koncentration och detaljrikedom.

För att öka känslan av ett gemensamt rum kan man arbeta med ett gemensamt golv, gemensamma väggar, gemensamt tak, en gemensam länk/sluss/knutpunkt, gemensamma stråk, gemensamma aktiviteter samt något som kallas för interlock och innebär att två former överlappar varandra och skapar en ny.

För att skapa sammanlänkande riktningar kan man arbeta med gemensamma stråk, skapa visuella kontakter, gemensamma fokuspunkter, landmärken och axlar.

I det här examensarbetet har jag använt dessa verktyg för att skapa en konceptskiss och därefter ett förslag på hur området Östernäs kan kopplas samman med Ljusdals centrum.

SUMMARY

Purpose, Goals

This paper shows an alternative design program for the development of Östernäs. The area is centrally located in the city of Ljusdal and has direct contact with Kyrksjön and its recreational area, but is cut off from the city- center by strong barriers. In this thesis, I examine how different architectural strategies can help connect this area with the city-center.

The purpose of this paper is to establish a good city life. The aim is to show examples of how a compact city center can benefit the social life.

Method

The work is based on a model where inventory and study of maps, history, general plan, zoning, public dialogue and programs created the general information to which the rest of the work is based. The information has since been the basis for the thesis goal, to create a good city life through a compact center.

A number of analysis have been conducted to highlight and clarify the area's problems. The problems have since resulted in the research question how to link Östernäs with the city- center.

To answer this research question, I have sought strategies in literature and equivalent areas of development. The strategies were summarized in a design concept showing the guidelines for how the area Östernäs can be linked with Ljusdals city- center. From design concept and programs based on requests from municipalities and citizens, as well as guidelines from the analysis and ideas, I made a rough draft to dispose the surfaces of the area. The program outline was finally designed to an illustrative proposal.

Orientation

Östernäs is an area located in Sweden and the city of Ljusdal. The working area of Östernäs is about 11 hectares and adjoins to Kyrksjön to the south and Ljusdals center to the north. Between Östernäs and city- center is the northern main train line. The area around Kyrksjön is used as a recreational area and the lake is connected to the Ljusnan river by Grovan. Highway 84 runs through the city in the form of Norra Järnväggsgatan.

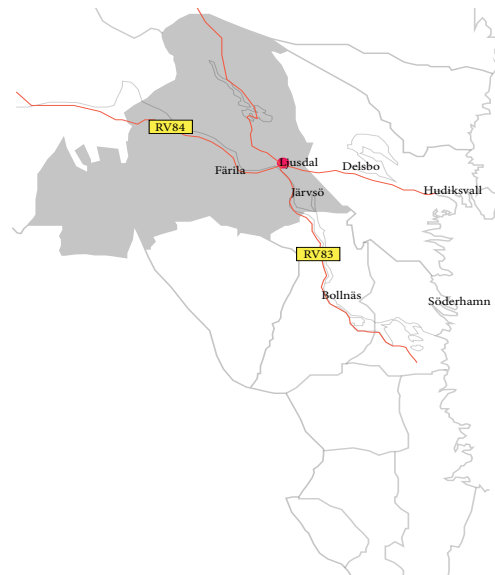


Image 1. The city and municipality of Ljusdal

History

Östernäs area has a long history of sawmill industry. For over one hundred years the business was a major employer and the engine of the society. When the railroad came it occupied the same location as the previous road of early commerce. The railroad cut off Östernäs from the existing citycenter. But the presence of water and the railway was essential for the business and therefore the division was rather natural. The introduction of the railroad contributed to a urbanized society. In the urban plans that were developed, attempts were made to hold together the city through green boulevards. The city plans that were developed were large, which may have contributed to the mosaic city-structure that we see today.



Image 2. Working area of Östernäs. Source Ljusdal municipality

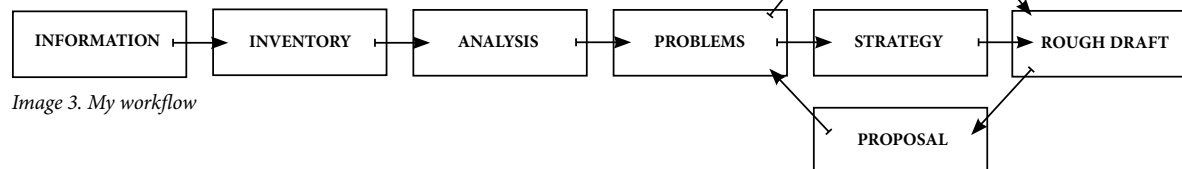


Image 3. My workflow

Present situation

Ljusdal municipality has acquired the final properties and enabled a 11 hectare development area gathered at Östernäs. The last remnants of the sawmill era have been demolished, the land has been restored, and for the first time in over a hundred years the site has become available to the public. The land is reasonably clear except for a thermal power station that will be removed in 2013.

Expectations

Expectations are high. The new area will contribute to the development of Ljusdal, create growth, jobs and attract visitors from outside. It will serve as a meeting place and raise the social and ecological values.

Examples of requests from the municipality and citizens drawn from the general plan, zoning, public dialogue, consultation and suggestion box is shown in the table to the right.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Retail, office, sports, culture and activities that create a good city life./ Ljusdal municipality • Place for artificial ice and ev. future bandy hall. / Ljusdal Bandy club • Artificial turf for soccer. /Ljusdal Soccer club • Park near Kyrksjön. /Ljusdal municipality • Preserve the Bondehotell, and its garden / County Museum Gavleborg • Commuter Parking / / Länstrafik • Buildings must be fitted in the cityscape and participate so the visual contact with Kyrksjön is not impaired./ Ljusdal municipality • Avoiding removal of vegetation in shore zone, which increases the risk of erosion of unstable Aggregate. / Ljusdal municipality | <ul style="list-style-type: none"> • Cafe and restaurant / Dialogue with citizens • Meeting places / Dialogue with citizens • Jetty or pier into the water / Dialogue with citizens • Green routes connecting the area with the city center. / Dialogue with citizens • Extreme Park for skateboarding, bmx and inlines. / Ljusdal Concrete Park Association • Improve conditions for retail./ Ljusdal municipality • Bathhouse / bathing / Dialogue with citizens • Buildings should not be located within 30 meters from the train, parking 15 meters from the railway and roadway 9 meters from the train. All new bridges shall be grade separated. / Transport Administration |
|---|--|

Image 4. Table of requests

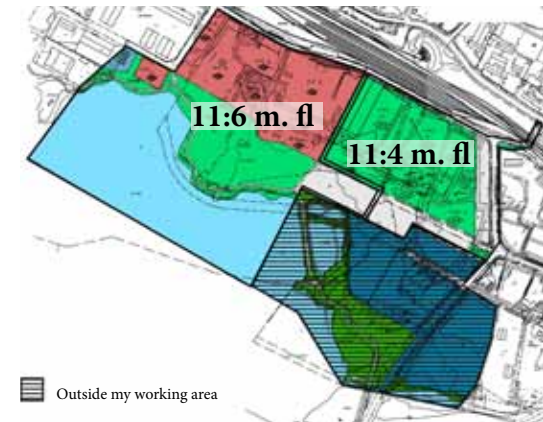


Image 5. Detailed plan for Östernäs. Source: Ljusdal municipality

Plan Requirements

The two plans developed are detailed in Östernäs 11:6 et al. in the northwest and detailed plan for Östernäs 11:4 et al. in the northeast. The northwestern area includes retail, office and cultural business and the northeastern includes sports, leisure and offices, and retail as an alternative land use.

Analysis / Problems

My analysis shows that the biggest problems with Östernäs is the link to the city-center and the barriers that the railroad, the Norra Järnvägs-gatan and the lumber-terminal cause. No matter what activities Östernäs will hold, the main issue is how to get people to the site.

Strategies

The answer to the research question is that it is possible to connect Östernäs with the old city-center through architectural strategies. To do this you may use a variety of tools, which I have classified under three broad headings: Create a *uniform appearance*, creating *common space* and *interconnecting directions*.

In order to create a uniform appearance we can work with a repetition of color, shape, size, scale, texture, paving, rhythm, concentration and detail.

To increase the sense of a shared room, we can work with a single floor, common walls, common roof, a common link, common routes, joint activities, and something called interlock which is created when two forms overlap and create a new one.

To create the interconnecting directions, we can work with common paths, create visual connections, common focus points, landmarks and axles.

I have used some of these tools to create a concept sketch and then suggestions on how the area Östernäs can be linked with the old city-center.

Type of analysis	Problems	Action
Paths	Few paths between Östernäs and Norra Järnvägs-gatan make it difficult to cross the railway.	Create more routes across the railway.
	The path of the railway bridge is hard to find.	Emphasize the path and signal its existence.
Barriers	Several layers of activities makes Norra stambanan into a strong barrier.	Move the operations that can be carried out elsewhere.
	High speed on Norra Järnvägs-gatan.	Speed damping action.
Visual contact	Poor visual contact with Östernäs from Norra Järnvägs-gatan.	Create destinations and strategic lines of sight that increase interest and contact with Östernäs and Kyrksjön.
Urban space analysis	Irregular settlements with elements of open space give a fragmented character.	Buildings which by their relative positions together create unitary character and distinctive outdoor spaces.
	Large distances and wide streets makes the car use extensively for transportation between stories, which lead to less social meetings.	Small distance between the building volumes and less car traffic.

Image 6. Table of analysis and action.

My proposal on how to link Östernäs with Ljusdals city-center.

Hantverkargatan is extended with a common path that runs over the railroad through the area of Östernäs and ends at the cold bath house that becomes a new focal point for the pedestrians. Activities is centered to this axis, which has a single common paving, common plants and a common roof composed of tree canopies.

Bus stops and parking lots that are currently positioned near the railroad will be moved to reduce the barrier effect and leave space for an entrance park that highlights the new path and the entrance to Östernäs. The entrance-park makes it possible to construct tree planting closer to the railroad, which reduces the experience of the barrier size. The corresponding tree planting can be placed on the south side of the railway after the Södra Järnvägsgratan is realigned. By releasing these surfaces, the floor on both the downtown area and Östernäs can be extended against the railroad, which will create a safe pedestrian zone in the center of the plan. In addition, the Norra Järnvägsgratan is to be shared space contributing to the extension of the center floor and reducing the barrier of the same street.

The existing railway crossing is to be clarified by organizing the area in front. The line is straightened up and extended down to the jetty which will be a new focal point.

Building scale and building relation in the proposal is consistent with the appearance of Norra Järnvägsgratan. The concentration of buildings on the main street contribute to a more concentrated trade route.



Image 7. My proposal for Östernäs 2012

Conclusion

Östernäs is a large area with many sub-problems to adress. This comprehensive and visionary proposals should be seen more as a spread of ideas rather than a final solution. In order for this proposal to be a final solution it requires a dialogue with customers and other stakeholders, which the time for this essay does not support. The development of large-scale

shopping mall is something I believe and hope we can adapt to our cities in a more respectful way.

Although the content of this essay is largely a question of the specific case Östernäs in Ljusdals there are many areas that face the same problem. My hope is that this proposal can inspire and bring new ideas on how to connect areas like this.

INNEHÅLL

Inledning.....	11
Syfte- ett sammanhållet centrum	11
Mål- ett gestaltningsförslag som visar möjligheterna	11
Metod.....	12
Bakgrund	12
Analys/Problematisering	12
Strategier	12
Skiss	12
Visualisering	12
Bakgrund.....	13
Östernäs mitt i Ljusdal	13
Järnvägen och samhället	14
Tidigare verksamheter på Östernäs	19
Förväntningar	22
Dagsläge	24
Planförutsättningar	24
Analys/Problematisering.....	26
Stråk	26
Barriärer	28
Visuell kontakt	30
Stadsrumsanalys	32
Styrkor, Svagheter, Möjligheter, Hot	33
Strategier.....	34
Litteraturstudie	34
Andra exempel	36
Resultat.....	38
Konceptskiss	38
Beställarens program	39
Problem och åtgärd	40
Programidéer	42
Programskiss	43
Illustrationsplan	44
Diskussion.....	46
Referenser.....	48

FÖRORD

Som född och uppvuxen i Ljusdals kommun har jag följt turerna kring Östernäs med stort intresse. När jag såg det vinnande förslaget i markanvisningstävlingen 2010 förstod jag inte vad som höll på att hända. Förslaget, som ritats av en firma specialiserad på köpcentrum, bygger i korthet på två stora handelslador med ett stort asfalterat parkeringsskepp i områdets mitt. Jag slogs av hur lite förslaget anpassats till sin omgivning. Östernäs som ligger mitt i Ljusdal i anslutning till Kyrksjöns populära rekreationsområde, handelsgata och resecentrum är en unik plats för ett externt köpcentrum. I de flesta fall byggs dessa i anslutning till industriområden utanför staden. En sådan miljö kräver oftast ingen större anpassning. Samma utformning återkommer därför oavsett vart i Sverige vi befinner oss.

Men vad händer med ett område som Östernäs? Hur kommer ett förslag som detta påverka Ljusdal? Kan avsaknaden av kopplingar mellan Östernäs och centrum göra så att konsumenterna blir tvungna att välja vart de ska göra alla sina inköp? Kommer detta att skapa ett splittrat Ljusdal och urholka den befintliga handeln? Kan man göra ett förslag som bättre förhåller sig till platsen Östernäs och Ljusdal? Hur kan handelsområdet representera Ljusdal och inte bli en kopia av köpcentrum i andra orter? Kan man göra ett förslag som överbrygger barriärer istället för att förstärka dem? Vad vill vi att Ljusdal skall bli i framtiden? En genomfart och en bilburen stad, eller en stad för sociala möten? Detta blev startskottet på mitt examensarbete.

Syfte- ett sammanhållet centrum

På många orter i Sverige sker en avveckling av industrier. Tidigare verksamheter lämnar efter sig attraktiva markområden centralt i våra städer med goda kommunikationer och närhet till vatten. Men dessa områden bär också på ett stort problem. De har skurits av från centrum och saknar en strukturell koppling och länk. I mindre kommuner kan utveckling av dessa områden vara viktiga för överlevnad. Med få resurser måste man satsa rätt. En ekonom skulle uttryckt det som ”en investering med hög risk”.

Det här examensarbetet kommer att behandla min hemort Ljusdal och utvecklingsområdet Östernäs. Men fenomenet och problematiken återkommer runt omkring i Sverige. Jag kommer att studera strategier för att lösa detta problem och använda dessa i mitt slutliga förslag. Det övergripande syftet och utgångspunkten har varit kommunens mål i översiktsplanen: att skapa ett gott stadsliv.

I översiktsplanen för Ljusdals kommun skriver man att rekreation, handel, kontor och idrott är verksamheter som bör inrymmas på Östernäs för att skapa ett gott stadsliv (Ljusdals-kommun 2010). Här vill jag lägga till sociala aktiviteter som en ytterligare faktor. Jag tror precis som Jan Gehl att kontakten med andra människor- att kunna se, höra och uppleva andra människor är en av de viktigaste egenskaperna för attraktiva uterum och ett gott stadsliv (Gehl 1980).

Ann Lindqvist skriver i ortsanalysen från 2006 att Ljusdals handelsområde är för utbrett och att det är viktigt att det avgränsas fysiskt för att stärka

handeln och underlätta för fotgängare och cyklister (Lindqvist 2006). Hon nämner också att de långa avstånden gör att människor använder bilen när de förflyttar sig mellan olika målpunkter. Enligt Gehl finns det stora vinster med ett kompakt centrum.

När vi rör oss utanför bilen ökar möjligheterna till mänskliga möten. Vi ser lättare varandra, vi exponeras under längre tid i uterummet och vi hör varandra.

Mål- ett förslag som visar möjligheterna

I översiktsplanen framkommer att kommunens mål är att avgränsa centrum till en mindre yta (Ljusdals kommun 2010).

Målet med denna uppsats är att genom mitt gestaltungsprogram visa möjligheter att koppla samman utvecklingsområdet Östernäs med Ljusdals centrum och på så sätt bidra till en mer koncentrerad stadsstruktur.



Bild 9. Arbetsområde Östernäs. Källa: Ljusdals kommun.

METOD

Bakgrund

För att förstå platsen inleds arbetet med studier av historia, kartor, översiktsplan, detaljplan, medborgardialog och program. Efter detta kommer en sammanfattande text att skrivas som på ett så heltäckande sätt som möjligt beskriver platsen i sitt sammanhang.

Inventering

För att bilda mig en uppfattning om platsen besöks den vid minst två tillfällen. Vid dessa tillfällen noteras upplevelser genom text, planskiss och fotografering. Utifrån tidigare kunskaper och erfarenheter väljer jag att titta närmare på området med stöd i de analysmetoder som jag anser mest relevanta.

Analys/Problematisering

För att avgränsa examensarbetet har jag valt att använda ett antal analysmetoder knutna till ämnet landskapsarkitektur. Analyserna är hjälpmedel för att förstå platsen med dess egenskaper och förutsättningar. Genom att dra slutsatser av dessa analyser kan jag formulera det problem jag vill lösa

och arbeta i linje med platsens givna förutsättningar. Analyserna är utvalda för att beskriva fysiska såväl som upplevelsemässiga värden och samband för platsen Östernäs i Ljusdal. Det problem som formuleras leder sedan fram till min forskningsfråga. Analyserna bygger på inventering, studier av kartor och fotografier.

Strategier

För att svara på forskningsfrågan letar jag efter strategier inom litteratur och likvärdiga utvecklingsområden. Informationen sammanställs i en konceptuell skiss som visar riktlinjer för hur området Östernäs kan kopplas samman med Ljusdals centrum.

Skiss

För att göra en rumslig disposition av området är planskissen ett viktigt verktyg. Skissarbetet grundar sig på tankar och idéer som framkommit under arbetet med inventering, analys och strategier. Med hjälp av kartunderlag och skisspapper kan

jag rita enkla diagram, symboler och pilar som testar hur tankar och idéer samverkar i en helhet. På detta sätt synliggörs problem och nya frågor uppkommer. Genom att testa möjliga lösningar på dessa problem och sedan kritiskt granska dem kan man steg för steg närma sig en slutlig lösning.

Då jag hittat en övergripande disposition, en så kallad programskiss kan jag gå ner i skala och bli mer detaljerad för att utarbeta en rumsligare lösning.

Visualisering

För att förtydliga det slutliga förslaget och underlätta för målgruppen att ta till sig informationen använder jag mig av illustrationstekniker som ger förslaget mer liv och förmedlar rätt känsla. Dataprogram som används är Autocad 2009, Adobe Illustrator Cs 5, Photoshop Cs5.

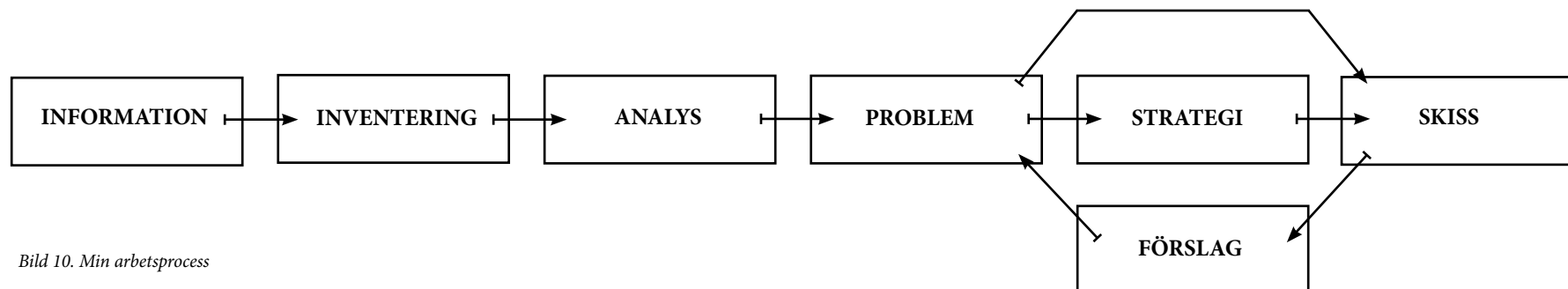


Bild 10. Min arbetsprocess

Östernäs mitt i Ljusdal

Östernäs är ett markområde som ligger i centralorten Ljusdal och Gävleborgs län. Ljusdals kommunharenbefolkning på 18 974 personer, varav 6 230 bor i kommunens centralort (www.scb.se). Andra större orter i kommunen är Färila och Järvsö. Abetsområdet Östernäs är ca 11 ha stort och angränsar till Kyrksjön i söder och Ljusdals centrum i norr. Mellan området och centrum ligger norra stambanan. Området runt Kyrksjön används som rekreationsområde och sjön har förbindelse med älven Ljusnan genom ån Grovan. Idag möts och korsas riksväg 83 och 84 i Ljusdal vid kyrkan i väster. Riksväg 83 förbinder Tönnebro med Ånge och riksväg 84 förbinder Hudiksvall med Funäsdalen och Norge. Riksväg 84 går genom centralorten i form av Norra Järnvägsgratan.



Bild 11. Östernäsområdet 2011



Bild 12. Gävleborgs län

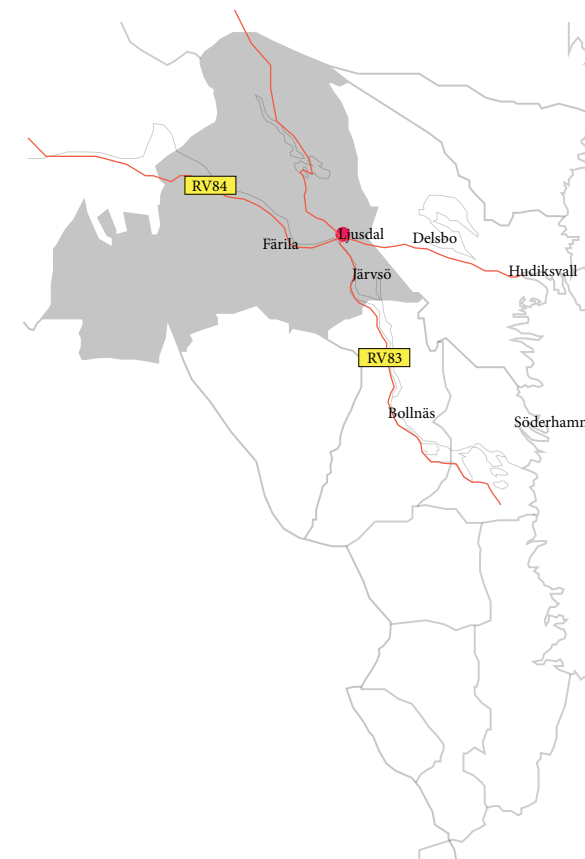


Bild 13. Ljusdals kommun och Ljusdals tätort



Bild 14. Karta över Östernäs från 1600-talet. Forbondevägen löper i öst-västlig riktning och matas av fägator i nord-sydlig riktning. Redan här lades grunden för dagens grundstruktur och gaturiktningar. En rak fägata leder ner till Östernäs boningshus. Källa: Lantmäteriet

Järnvägen och samhället

Ljusdal var långt in på 1800-talet ett bondesamhälle bestående av små utspridda byar och hus. Den tidens bebyggelse och centrum var koncentrerad runt kyrkan i väster (Lindqvist 2006). Handel var något som var förbehållet städer och därmed inte tillåtet i Ljusdal, men genom att forbondevägen mellan havet i Hudiksvall och Härjedalen, gick igenom orten förekom ändå en viss form av handel (Sima 1939).

På kartan från 1600-talet (Bild 14), kan man se hur forbondevägen slingrar sig fram i öst- västlig riktning genom samhället. Östernäs udde syns centralt i bilden med två bostadshus som förbands med forbondevägen genom en rak gata. Man kan även se tre andra stråk, en till vänster och två till höger, som genomskrär Östernäs och kopplar samman området med forbondevägen.

En förutsättning för såväl bosättning som forbondevägarna var de bördiga dalgångarna med

vattendrag för transporter vintertid. Eftersom både Ljusnans och sjökedjan Hennan/Storsjön/Letsjön/Växnans dalgång möttes i Ljusdal blev detta en naturlig knutpunkt och genomfartsort (Sima 1939).

Under 1800-talet kom den industriella expansionen till följd av ångmaskinen. Denna revolutionerande uppfinning kom att ligga till grund för det nya industri och handelssamhället som växte fram i Ljusdal. Med ångmaskinens hjälp blev det för första gången lönsamt att förädla och handla med skogsråvaror, vilket blev en internationell exportvara. Osågat timmer transporterades på älvar och vattendrag, drogs ihop av ångbåtar och sågades i ångsågverk.

Det fanns gott om både skog och vatten och flertalet ångsågverk samt andra fabriker etablerades runt omkring i Ljusdal. Men den största förändringen skulle en annan ångmaskin stå för. Införandet av järnvägen skapade inte bara möjligheter till effektiva transporter av exportvaror utan också ett helt nytt samhälle med stadskaraktär. År 1881 hade Ljusdal tågförbindelse till både Stockholm och Ånge (Sima 1939). Många hantverkare, affärsmän och bönder såg sin chans och flyttade till Ljusdal för att investera i handel och hantverk. Allt eftersom byggnader



Bild 15. Forbönder 1900- talet Källa: Ljusdalsbygdens museum



Bild 16. Ljusdals station vid slutet av 1800. Med järnvägen kom Ljusdals stadskarakter. Barriären hade ännu inte växt sig stor.
Källa: Ljusdalsbygdens museum

tillkom och befolkningen ökade insåg man att det behövdes riktlinjer för hur stationssamhället skulle utvecklas. Man skrev brev till kungen om att rikets ordningsstadgar för städer (byggnad, brand, hälsovård) borde gälla även i Ljusdal och vid slutet på 1800-talet hade Ljusdals municipalsamhälle grundats (Sima 1939). Karta över municipalsamhället med dess gränser togs fram (Bild 19).

Kartan visar en form av rutnätstad med framtida kvarter och esplanader, blått, i nord-sydlig riktning som knyter samman torg och stationsområde med den övriga staden. Man kan även se en ambition att dela in Östernäsområdet i kvarter. Någon tydlig koppling mellan gator på den norra och södra sidan av järnvägen finns dock inte.

Sima skriver att Ljusdals municipalsamhälle

övergick till att bli köping år 1913 (Sima 1939). Genom grundandet av köping kunde man bland annat tillämpa stadsplanelagen som ett styrande instrument för utformning av gator, torg, kvarter och för att lösa in mark. Tittar man på kartan över Ljusdals köping från 1924 (Bild 20) har man frångått rutnätstaden till förmån för en stadsplan med större kvarter och gatumönster som utgår från redan befintlig bebyggelse. Kartan visar en centralaxel som sammankopplade järnvägsstationen med en tänkt kyrka. Gatan nämns som Stationsgatan och korsade dagens stadshotell.

Vid tiden fanns fyra järnvägsövergångar för fordonstrafik mellan Ringvägen i väster och Östra gränsgatan i öster. Idag finns två inom samma område varav den ena vid Bjuråkersvägen är samma.



Bild 17. Norra Järnväggsgatan 1930-tal. Gatan var smalare än dagens, med träd på den södra sidan. Källa: Adolf Sima

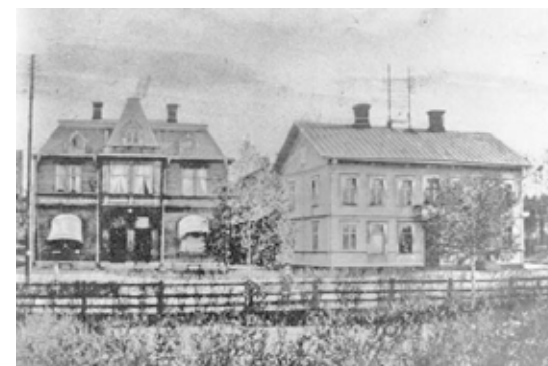


Bild 18. Norra Järnväggsgatan sedd från järnvägen
Källa: Ljusdalsbygdens museum

På bild 16 från invigningen av järnvägen kan man se att det till en början fanns goda möjligheter för fotgängare att fritt ta sig över järnvägsområdet, men naturligtvis med stor fara. Gångbron över järnvägen tillkom senare under 30-talet¹. På bild 17 och 18 kan man se Norra Järnväggsgatan och stationsområdet som kantas av frodig grönska.



Bild 19. Utsnitt ur Karta över Ljusdals stationssamhälles år 1891. Ett rutnätsmönster har placerats ovanpå den befintliga bebyggelsen, markerat med gult. Det planerade området är stort och långa trädprydda esplanader, blått, kopplar samman järnvägsområde och torg med stadens övriga delar. Forbondevägen har ersatts med järnvägen och Södra Järnväggsgatan. Grundriktningarna från 1600-talet består. Källa: Lantmäteriet



○ Östernäs

Bild 20. Utsnitt ur Karta över Ljusdals köping 1924. Gatumönster har anpassats efter befintlig bebyggelsen vilket ger mycket stora kvarter. En trädprydd centralaxel som utgår från järnvägsstationen och löper norrut har ritats även i detta förslag. Källa: Lantmäteriet

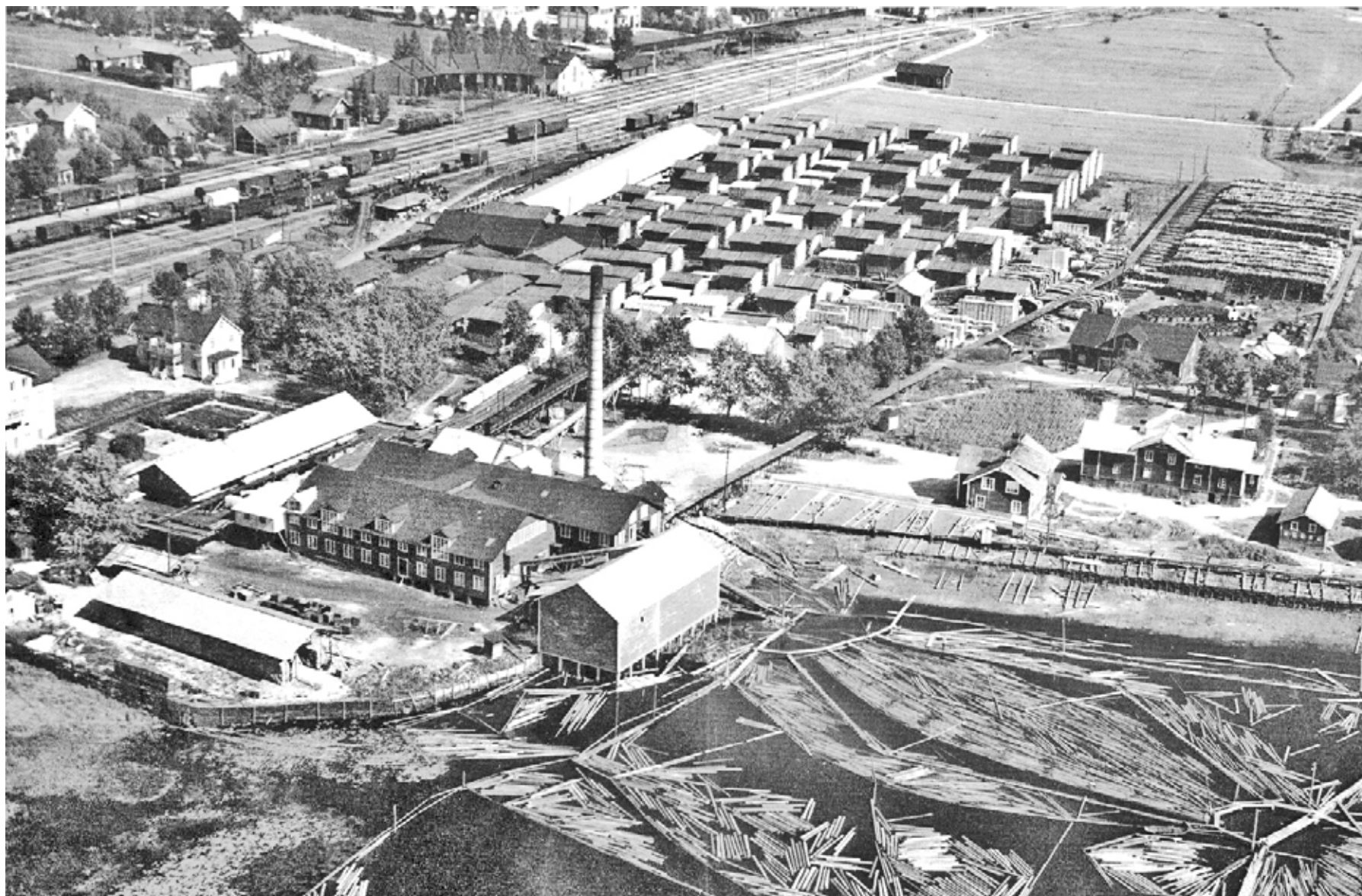


Bild 21. Östernäs ångsåg 1930. På bilden syns Bondehotellet till vänster och ångsåg och hyvleri centralt. Högbanor och virkesstaplar är placerade bakom ångsågen. Pålning av magasin och strandkant syns nere i bild, liksom det virke som magasineras i Kyrksjön och strandkanten. Ytan längst bak till höger, i linje med lokstallarna var vid tiden fortfarande åker. Källa: Östernässågen 1886-1995 109 års sågverkshistoria.

Tidigare verksamheter på Östernäs

Östernäs var en av de små byarna inom municipalsamhällets gränser. Här etablerades vid slutet av 1800-talet ett av de modernaste ångsågverken, vilket kom att ha stor betydelse för Ljusdal. I över hundra år var sågverket en av de största arbetsgivarna. Under årens lopp försåg man Ljusdals municipalsamhälle, senare köping, med både elektrisk gatubelysning, trätrottoarer, vattenledningar till ånglok och vattenpost för eldsläckning (Sima 1939).



Bild 22. Högbanan och virkesstaplar.

Källa: Östernässågen 1886-1995 109 års sågverkshistoria.

Men verksamheten var farlig och maskiner, buller, virkesupplag och markföroreningar gjorde att varken Östernäs eller strandzonen var tillgänglig för allmänheten under långa perioder. Under 1886-1974 magasinades virket i Kyrksjön (Bild 21, 25) vilket begränsade användandet avsevärt (Ljusdals kommun 2008). De spår som finns kvar på platsen idag från sågverksperioden är Bondehotellet (Bild 23, 24) och sjunkstockar från timmermagasineringsen i Kyrksjön (Bild 26). Flertalet gånger flyttade man även strandlinjen söderut genom utfyllnader.

Daniel Olsson², byggnadsantikvarie vid läns museet i Gävleborg, berättar att Bondehotellet byggdes under slutet av 1800-talet och var hotell fram till 1916 då det köptes av sågverksbolaget och inreddes för bostäder och kontor. På bild 23 kan man se vad som ser ut att vara en trädgård med gräs, grusade gångar och nyplanterade träd. På flygbilden från 1930 (Bild 21) ser man något som ser ut som en berså i trädgården och till höger om denna trädgård ser det ut att vara odlingslotter. Olsson säger att trädgården kan ha kommit till under hotelltiden. Tittar man på bilden från Södra Järnvägsgränd (Bild 24) kan man se att trädgården omgärdas av ett staket. Man ser även en trädgård bestående av rönn och lind.



Bild 24. Bondehotell med trädgård och staket.

Källa: Östernässågen 1886-1995 109 års sågverkshistoria.



Bild 23. Bondehotell och trädgård centralt i bild med järnvägsstationen i bakgrunden. Källa: Ljusdalsbygdens museum.



Bild 25. Östernäs ångsåg 1970. Det nya sågverket efter branden. Sågverket har rationaliserats och stora byggnader som virkestorkar och plåtmagasin tillkommit. Ytan, bakom det största plåtmagasinet, som tidigare var åker har tagits i anspråk av sågverket. Bondeträdgården har försvunnit och magasinering i Kyrksjön upphört. I bakgrunden syns Kyrksjön, Hybo klack och Järvsö klack. Källa: Östernässågen 1886-1995 109 års sågverkshistoria

På flygbilden från 1930 (Bild 21) kan man se Bondehotellet längst upp till vänster i bild. På bilden kan man även se hur Kyrksjön används för timmermagasinering och hur man pålat och förstärkt strandzonen för att förhindra erosion. Pålning kan man även se under det då nybyggda magasinet. På bilden kan man också se hur de så kallade högbanorna skär igenom området. Högbanorna kunde vara tre meter höga och användes för att dra virket manuellt och stapla så höga virkesstaplar som möjligt (Bild 22).

Östernäs härjades av flertalet bränder. Efter branden 1963 totalförstördes såg och hyvleri. En ny såg återuppbyggdes men begärdes i konkurs året efter. Men efter att Ljusdals kommun gått in med halva aktiekapitalet kunde den nya sågen åter starta 1968.

Sågen på Östernäs var i drift till slutet av 1990- talet (Jonsson 1996). Sedan 2000- talet har byggnader stått tomma och övergivna, förutom värmeverket som beräknas stå kvar till 2013. På flygbilden från 1970 (Bild 25) kan man se hur virket flyttats upp ur kyrksjön och magasinerats vid stranden. Värt att notera är att trädgården vid Bondehotellet försvunnit och ersatts av stora virkestorkar.



Bild 26. Rester från sågverksepoken i form av sjunkstockar i Kyrksjön 2012

Förväntningar

I kommunens översiktsplan står att Östernäsområdet skall rymma nya verksamheter som bidrar till ett gott stadsliv. Man nämner handel, kontor, idrott och rekreation som exempel på lämpliga verksamheter. (Ljusdals kommun 2010).

I detaljplanebeskrivningen Östernäs 11:4 m.fl. står att målet med utvecklingsområdet är; ”Att ta vara och omvandla det nedgångna Östernäsområdet med dess centrala placering bidrar till en utveckling av Ljusdals kommun. De nya verksamheterna kan skapa tillväxt i Ljusdals tätort genom fler besökande samt nya arbetstillfällen i området. Ett plangenomförande skapar också nya mötesplatser i ett område som idag inte kan nyttjas av allmänheten.” (Ljusdals kommun 2009).

I det program som togs fram för markanvisningstävlingen 2010 beskriver kommunen hur ett handelsområde där större handelskedjor får möjlighet att utveckla sig kan ge Ljusdals handel ett nödvändigt uppsving (Ljusdals kommun 2010).

I kommunens detaljplanebeskrivning av Östernäs 11:6 m. fl. står vidare att: ”Ett centralt grönområde i anslutning till centrum, söder om de nya verksamheterna, skulle inte bara få en ekologisk betydelse utan även en social och landskapsmässig betydelse. Grönområdet bör utgöra en naturlig länk i rekreationsområdet kring Kyrksjön. Gång- och cykelvägen, som passerar igenom områdets södra delar och runt Kyrksjön, används idag för motion och rekreation i mycket stor utsträckning.” (Ljusdals kommun 2009).

Länstyrelsen i Gävleborg önskar att framtida markplanering av Östernäs inte stör Kyrksjön och markområdet runt Kyrksjön som är natura 2000-område respektive riksintresse för rörligt friluftsliv, natur och kulturvården. Man kräver en långsiktig rening av marken som skall användas för lek och rekreation och man vill att det så kallade Bondehotellet skall stå kvar på området och skyddas (Ljusdals kommun 2008).

Kommunen hoppas kunna anlägga ett gång och cykelstråk under järnvägen strax öster om resecentrum och ytterligare ett i nordöstra delen av området (Ljusdals kommun 2008).

Länsmuseet i Gävleborg ser gärna att man återskapar den trädgård som en gång återfanns söder om Bondehotellet (Ljusdals kommun 2008).



Bild 27. Östernäsområdet 2012 med Kyrksjön och Ljusnan i bakgrunden. Källa: Ljusdals kommun.

Länstrafik önskar att nya parkeringsplatser för pendlare anläggs i nära anslutning till resecentrum och järnväg (Ljusdals kommun 2008).

Under det samråd som hölls under 2009 framkom också förslag om bryggor/pir ut i Kyrksjön med restaurang, servering, bänkar, promenader, fiske och båtuthyrning. Under samma medborgardialog framkom också viss oro bland mötesdeltagarna att det tilltänkta handelsområdet kunde slå ut den befintliga centrumhandeln eller att det kunde skapa ett splittrat centrum, med Östernäs på ena sidan järnvägen och det gamla centrum på den andra sidan. Det framkom även önskemål om mycket grönska och ett grönt stråk som förband Kyrksjön, Östernäs och centrum. Andra förslag från medborgardialogen var amfiteater med föreställningar och konserter sommartid, spontanidrott, häftig lekpark, sandstrand, hopptorn, badplats, anläggning med konst och sittplatser, att inrikta sig mot tågresenärer, att flytta museet till Östernäs och fler parkeringsplatser (Ljusdals kommun 2009).

I kommunhuset fanns under 2009 en förslagslåda. Exempel på förslag därifrån var friskvård och spa, sporthall, äventyrsbad, konstprojekt, blommor, buskar och fruktträdgård.

Ljusdals betongparksförening vill använda en del av marken för att bygga en betongpark för Skateboard, BMX och Inlines (Bild 20).

Den ursprungliga idén och grunden till utvecklingen av området var förslaget att bygga en evenemangshall för bandy på området. Bandytraditionen har alltid varit stark och från 1974 fram till 2008 arrangerade man World Cup i bandy, vilket lockade många människor till orten. Internationella bandyförbundet beslöt

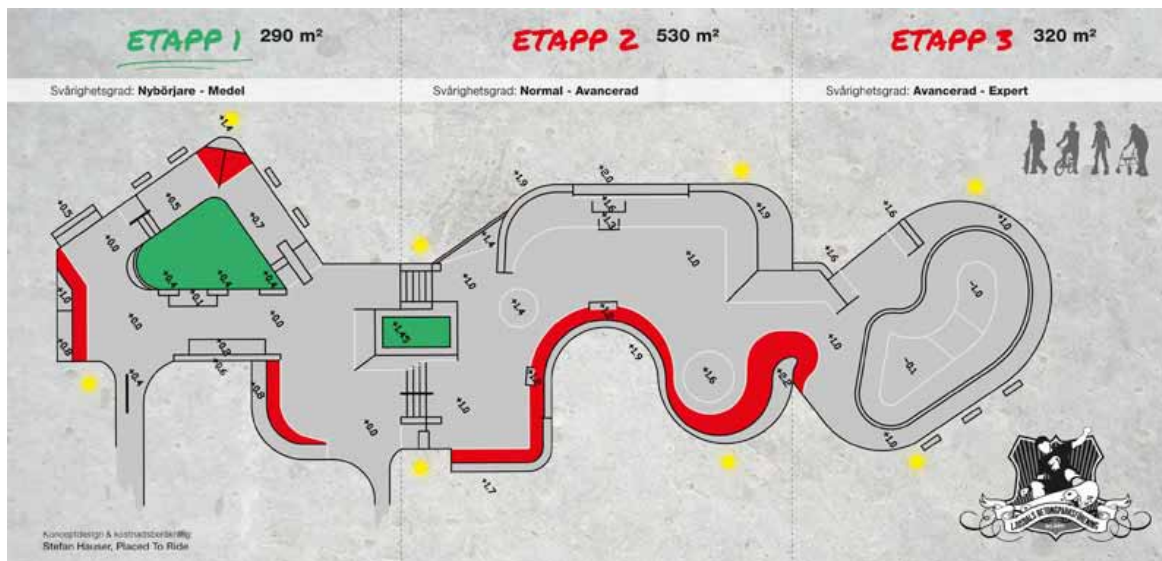


Bild 28. Förslagsskiss över betongparken. Källa: Stefan Hauser, Places To Ride



Bild 29. LBK på Idrottsplatsen vid Gärdeåsen. Källa: HG Eriksson.

sedan att Ljusdal var tvungen att skaffa en hall för att få fortsätta som arrangör. Ordförande för LBK säger att verksamheten utvecklas bäst på Östernäs och att deras mål är en konstis-



Bild 30. LIF damer 2012. Källa: HG- Eriksson.

anläggning som uppfyller kraven för elitseriespel³. Representater för Ljusdals IF har även visat intresse för att konstgräsplan anläggs på området.

Dagsläge

Året är 2012 och Ljusdals kommun har nyligen lyckats förvärva de sista fastigheterna och möjliggjort ett 11 ha samlat utvecklingsområde på Östernäs. De sista resterna från sågverksepoken har rivits, marken har återställts och för första gången på över hundra år har platsen blivit tillgänglig för allmänheten. Utredningar om områdets utveckling har tagits fram. Närheten till resecentrum, handelscentrum och rekreationsområde ses som platsens främsta styrkor. Marken ligger så när fri förutom en panncentral som kommer flyttas under 2013.

Detaljplaner över det aktuella området har tagits fram. Förväntningarna är högt ställda. Det nya området skall bidra till utvecklingen av Ljusdals kommun, skapa tillväxt, fler arbetstillfällen och locka besökare utifrån. Det ska fungera som mötesplats och höja de sociala och ekologiska värdena.

Under 2009 hölls medborgardialog med allmänheten och samråd med näringslivet.

Under 2010 anordnades en markanvisningstävling, där endast ett förslag inkom. I det förslaget lades stor vikt vid ett handelsområde med stora handelslador.

Under 2012 togs en ny konsultskiss fram av Sweco på uppdrag av kommunens utvecklare. Swecos ritning omfattar hela det detaljplanerade Östernäsområdet.

Kommunen har ingått ett avtal med Peab, som tilltänkt byggare och förvaltare av det framtida handelsområdet. Den framtagna skissen har använts som underlag vid medborgardialog om det östra detaljplaneområdet under februari och mars 2012.



Bild 31. Vinnande förslag av markanvisningstävling 2010.



Bild 32 Förslag som användes vid medborgardialog om de östra detaljplaneområdet 2012. Källa: Ljusdals kommun.

Planföresättningar

De två detaljplaner som tagits fram är detaljplan för Östernäs 11:6 m. fl. i nordväst och detaljplan för Östernäs 11:4 m. fl. i nordöst. Det nordvästra området omfattar handel, kontor, kulturverksamhet och grönområde och det nordöstra området omfattar idrott, fritid och kontor med handel som alternativ markanvändning (Ljusdals kommun 2009).

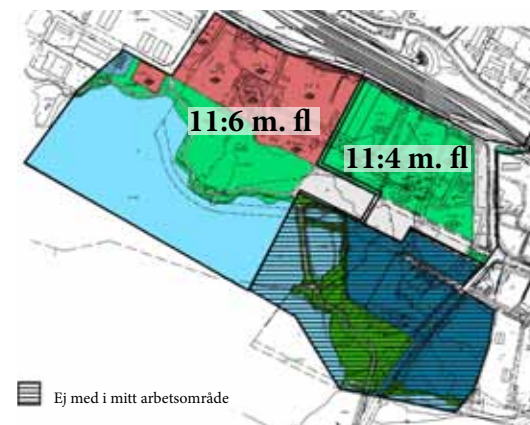


Bild 33. Detaljplan 2012. Källa: Ljusdals kommun.

I kommunens översiktsplan står att omlastnings-terminalen för timmer som ligger söder om järnvägen skall flyttas och spårområdet städas upp (Ljusdal 2010). Kommunen har tidigare fört diskussioner med Trafikverket om att köpa det strategiskt viktiga området söder om järnvägen där virkesomlastning förekommer idag. Området tillhör norra stambanan och Trafikverket har hävdat riksintresse för kommunikationer och därför har inte någon överenskommelse kommit till stånd (Ljusdals kommun 2009).

Ett krav från Peab, som tilltänkt exploatör av handelsområdet, är att virkesomlastningen flyttas. Kommunens förhandlingar pågår fortfarande med Trafikverket som undersöker två alternativa omlastningsplatser (Jonsson 2011).

Enligt Trafikverket får bebyggelse inte finnas inom 30 meter från järnväg, parkering 15 meter från järnväg och körbana 9 meter från järnväg. Trafikverket kräver också att nya gång, cykel och körbanor skall förläggas i planskilda korsningar (Ljusdals kommun 2008).

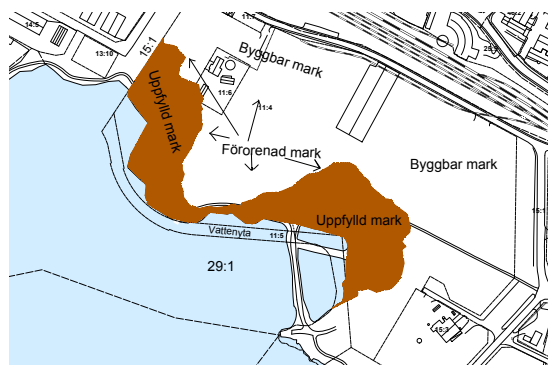


Bild 34. Markutfyllnad och föroreningar. Källa: Ljusdals kommun.



Bild 35. Timmeromlastningsterminalen på Östernäs, med Bondehotellet i bakgrunden

I detaljplanerna står att nybyggnationer skall möjliggöra gensikt från centrum till Kyrksjön (Ljusdals kommun 2008).

Strandlinjen har förflyttats söderut under sågverksperioden och marken närmast Kyrksjön utgörs av utfyllnadsmassor med uppblandade trärester, bark, silt och sand och kan därför inte bära byggnationer. Enligt den geotekniska undersökningen som gjordes -99 finns risk för skred i strandzonen och därför bör avlägsnandet av vegetation undvikas (Ljusdals kommun 2008).

Under samma år genomfördes även en undersökning om markföroreningar som visade att delar av det nordvästra området var förorenat men inte det nordöstra (Ljusdals kommun 2008).

Eftersom Kyrksjön står i förbindelse med älven Ljusnan och följer dess vattenstånd finns risk för översvämningar och höga vattennivåer. Bebyggelse bör därför ligga på +128,00m.

Strandskyddet föreslås upphävas för enstaka byggnader (Ljusdals kommun 2009).

ANALYS/PROBLEMATISERING

Dessa analyser är inspirerade av Kevin Lynch bok, "The image of the city" och andra begrepp inom landskapsarkitektur. De hjälper mig att tolka, jämföra och problematisera den information som jag samlat genom observerande inventering och faktastudier. Analysernas lyfter fram de problem som jag som landskapsarkitekt ska försöka lösa och deras anknytning till landskapsarkitektur bidrar till avgränsning av arbetet.

Vägar/ Stråk

Stråk är en av de viktigaste fysiska strukturerna för ett gott stadsliv. Det är här vi till största delen rör oss och upplever vår stad. Stråken tillgängliggör och kopplar samman olika målpunkter och områden. Utefter dessa stråk möter vi andra människor.

Analysen beskriver den huvudsakliga och mest frekventa rörelsen i och omkring området och med vilket färdmedel och hastighet som rörelsen sker. Analysen ger en fingervisning om hur länge man vistas på platsen, eventuella samband och framtida rörelsemönster.

Det snabbaste och största stråket som angränsar till arbetsområdet är norra stambanan. Rörelse längs detta stråk innebär ett kort stopp på stationen och ett första möte med Ljusdal. Här har resenären få valmöjligheter att byta stråk och här sker inga möten med andra människor förutom medresenärer.

Det näst största stråket är Norra Järnvägs-gatan, riksväg 84. Längs Norra Järnvägs-gatan är trafiken livlig. Hastigheten varierar mellan 50- 70 km/h. Trafikanter med fordon har på grund av hastigheten svårt att höra och urskilja varandra. Fotgängare och cyklister längs gatans trottoarer störs av trafikens buller.



Bild 37. Stråk över Järnvägsbron, avlövade träd ökar synlighet.

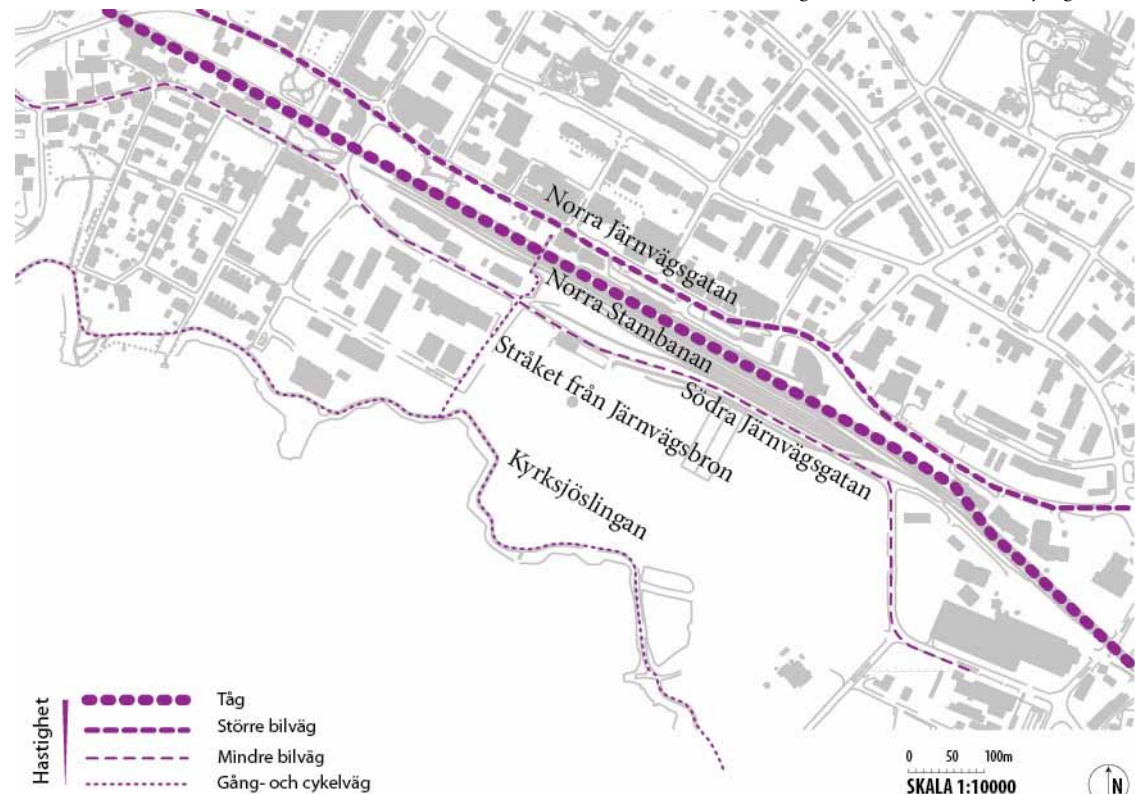


Bild 36. Analyskarta över stråk.

Södra Järnvägsgratan är en mindre trafikerad bilväg men med högre hastigheter än Norra Järnvägsgratan. Här rör sig få fotgängare och cyklister.

Runt kyrksjön finns ett populärt gång och cykelstråk som också används flitigt för andra

motionsidrotter som rullskidor, rullskridskor och löpning. Hastigheten längs stråket är låg och detta tillsammans med varierande aktiviteter gör att möten där individer ser och hör varandra är möjliga.

För att ta sig till Kyrksjön från centrum använder man järnvägsbron och går söderut mot Kyrksjön. Detta är ett litet stråk som inte används i så stor utsträckning. Övergången är skymd och svår att se.



Bild 38. Norra Stambanan



Bild 39. Norra Järnvägsgratan i förgrunden och den skymda Järnvägsbron i bakgrunden



Bild 40. Stråket runt Kyrksjön används i stor utsträckning.

Barriärer

Barriärer beskriver de avspärrningar och avgränsningar som fysiskt hindrar oss från att ta oss från en plats till en annan. Dessa begränsar tillgängligheten och möjligheten att obehindrat nå olika områden.

Den största barriäreffekten har norra stambanan som delar av arbetsområdet Östernäs från övriga centrum. Barriären är som störst ca 100 meter, mellan



Bild 41. Timmerupplag och vagnar på terminalområde



Bild 42. Öster om lokstallarna, staket bildar barriär

Norra Järnväggsgatan och Södra Järnväggsgatan över lokstallarna. Avståndet mellan resecentrum och Södra Järnväggsgatan är ca 90 m. Räknat i antal spår är barriären som störst tio spår. Rörelse över spåren är förknippat med livsfara liksom inom terminalområdet där timmeromlastning bedrivs. Maskiner, vagnar och timmerupplag bildar barriärer i söder, parkeringar och hållplatser i norr.



Bild 44. Terminalområdet sett från öster





Bild 45. Till vänster utanför bild finns Norra Järnvägsatan. Synligt på bilden är, från vänster, parkering, busshållplats och hållplats för x- tåget. Vidare ser man Norra Stambanan och terminalområde med vagnar till höger.

Riksväg 84 mellan Hudiksvall och Funäsdalen går genom centralorten i form av Norra Järnvägsatan. Med två körbanor, en relativt hög trafikmängd och höga hastigheter har Norra Järnvägsatan en viss barriäreffekt. Gatan upplevs som en sydlig centrumgräns. Området strax norr om järnvägen från bussgodis och österut fram till elbutiken är privat område och inhägnat med ett ca två meter högt stängsel. Området utgör således en barriär.

Södra Järnvägsatan lägger sig som ytterligare ett skikt utanför norra stambanan och terminalområdet och förlänger därför dess barriäreffekt. Vägen används i mindre utsträckning än Norra Järnvägsatan men med högre hastigheter och detta tillsammans med bristen på trottoarer förstärker barriäreffekten.



Bild 46. Mycket trafik längs Norra Järnvägsatan.



Bild 47. Höga hastigheter längs Södra Järnvägsatan

Visuell kontakt

Visuell kontakt är en viktig egenskap för att knyta samman områden. För att få vår uppmärksamhet krävs exponering och ju mer vi ser något desto mer blir vi medvetna om dess existens. Därför är det viktigt att veta hur området exponeras och vilka förutsättningar för vackra utblickar och siktlinjer som finns. Analysen beskriver hur området exponeras och hur stark den visuella kopplingen till området är idag. Den beskriver i detalj var de "visuella barriärerna" finns och hur man ser området från omgivande stråk.

Eftersom hela tätorten sluttar lätt ner mot Kyrksjön finns i grunden goda förutsättningar för visuell kontakt med både arbetsområde och sjö. Men byggnader, vegetation och olika verksamheter motverkar den visuella kontakten i mer eller mindre grad.

De byggnader som motverkar den visuella kontakten från Norra Järnvägsgatan är lokstallarna, bussgods, resecentrum och järnvägshotellet. I nordöst är sikten god och både arbetsområde och Kyrksjön är väl synliga (1).

Sikten från Norra Järnvägsgatan mot arbetsområdet sett mellan lokstallar och resecentrum är dålig. Uppställda bussar, bilar, tåg, lastbilar, maskiner, timmervagnar och virkesupplag bidrar alla till en visuell barriär.

Den övergång som finns i arbetsområdets nordvästra hörn (2) skymms av järnvägshotellet, vegetation och diverse större föremål. Väl uppe på övergången är den visuella kontakten med området relativt god frånsett en del träd som skymmer sikten.

Kontakten med arbetsområdet från den södra sidan, det vill säga från gång och cykelstråket runt Kyrksjön och Södra Järnvägsgatan är mycket god. Från Öster ser man hela området från korsningen Sjulhamregatan, Björkhamrevägen (3).

Från väster ser man hela området från korsningen Södra Järnvägsgatan, Magasinsgatan (4). Längs gång och cykelstråket runt Kyrksjön (5, 6) finns utöver den goda kontakten med arbetsområdet även goda möjligheter att se stora delar av Ljusdals samhälle.

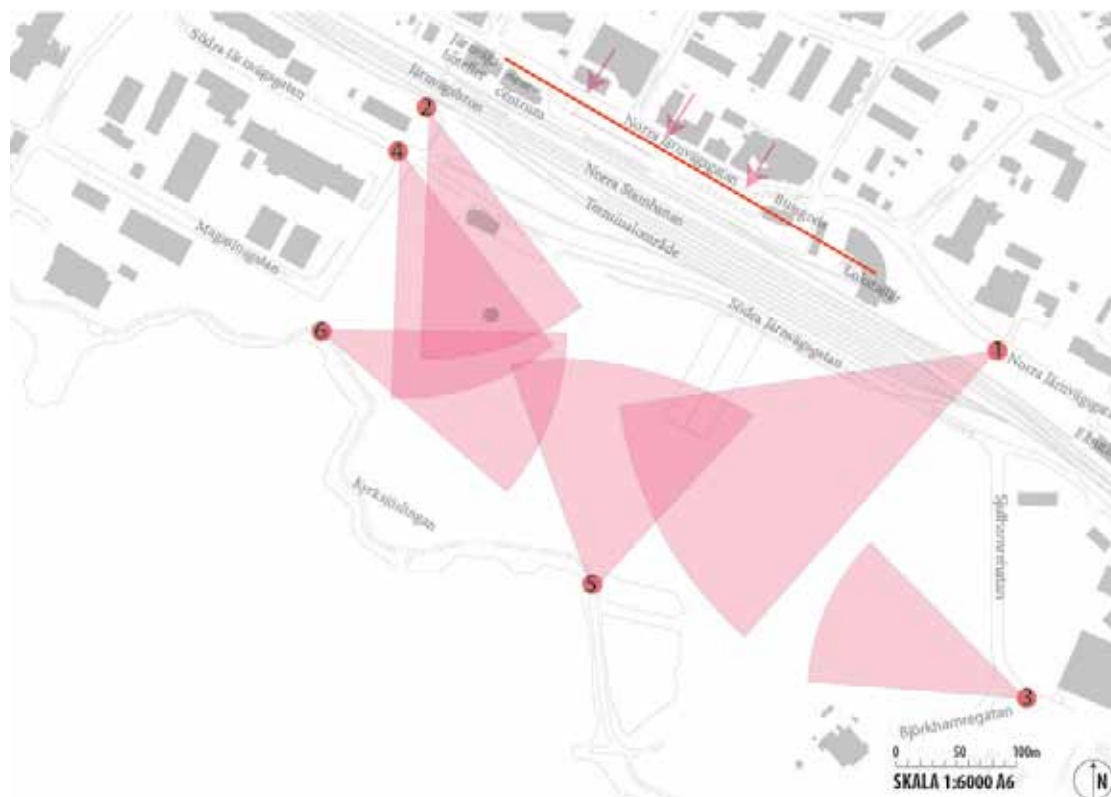


Bild 48. Analyskarta över visuell kontakt med området Östernäs.



Bild 49. Visuell kontakt med området och Kyrksjön från Norra Järnvägsgatan och i nordöst



Bild 52. Visuell kontakt med området från järnvägsövergången i nordväst



Bild 50. Visuell kontakt med området och Kyrksjön från Sydöst. Korsningen Sjulhamregatan, Björkhamregatan



Bild 53. Visuell kontakt med området. Korsningen Södra Järnvägsgatan, Magasinsgatan



Bild 51. Visuell kontakt med området och centrum sett från stråket runt Kyrksjön.



Bild 54. Visuell kontakt med området från Kyrksjön och sydväst

Stadsrumsanalys

Stadsrum skapas till stor del av de vertikala strukturer som omgivande byggnadskroppar utgör. Avgörande för vår upplevelse av rumslighet är till stor del beroende på avståndet mellan dessa volymer och hur de genom sin placering omsluter rummet. För en stad med god rumslighet krävs alltså en god koppling mellan byggnadsvolymer så att de kan samverka till väldefinierade stadsrum.



Bild 56. Bilderna visar hur volymer, svart, är placerade på marken, vitt. Bilden till vänster visar fristående volymer medan den i mitten visar volymer som samspelar och därigenom definierar rum. Bilden längst till höger visar ett gaturum som skapas av angränsande fasader. Källa: Bach et. al. (2006)

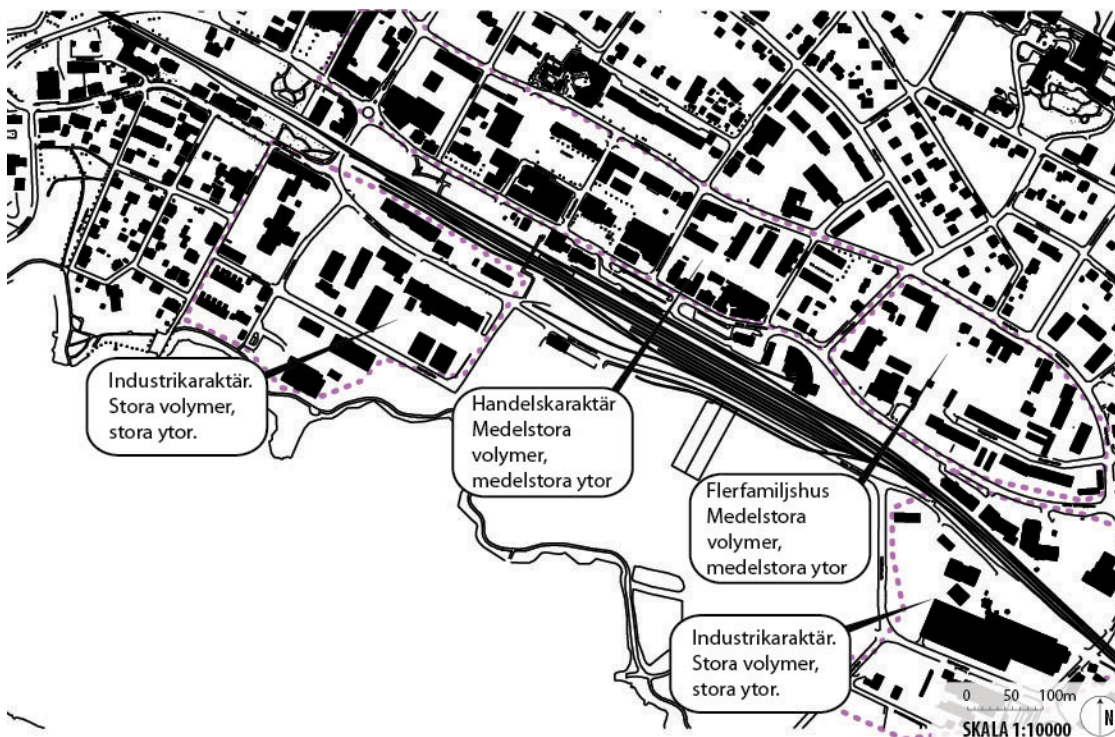


Bild 55. Analyskarta stadsrumsanalys.

För att få en överblick av dessa rumsbildande element och samtidigt få en uppfattning om stadsrummens storlek och form använder jag mig av en stadsrumsanalys. På kartan representerar svart byggnadsvolymer och vitt mark.

Analysen visar att Ljusdals centrum består av en stor mängd öppna ytor med stora kvarter omgärdade av dubbelriktade bilvägar. Inom dessa kvarter finns fristående byggnadsvolymer. Byggnadernas individuella placeringar och avsaknaden av tydliga samband skapar splittrade och svårdefinierade stadsrum.

Norra Järnvägsgratan visar en sammanhållen och rumsbildande struktur, men saknar rumsbildande element på gatans södra sida.

De flesta byggnader inom de centrala delarna är linjerade med Norra stambanan.

Strax söder om järnvägen syns kvarter med stora volymer med relativt fri placering och stora ytor, i jämförelse med den norra sidan med tydligare rum, mindre volymer och ytor.

Styrkor, svagheter, möjligheter och hot

Den här analysen hjälper till att summera flera möjliga faktorer, interna som externa, vilka kan komma att påverkar platsen och projektets slutresultat på ett eller annat sätt. Interna faktorer ordnas under styrkor och svagheter och externa under möjligheter och hot.

Styrkor:

Platsens främsta styrka är närheten till dagens handelscentrum, resecentrum och rekreationsområde. Handelscentrum ligger inom cirka 150 meter, resecentrum inom 50 meter och rekreationsområdet i direkt anslutning. Ytterligare styrkor är den direkta kontakten med Kyrksjön, vilken ger platsen naturmässiga och estetiska kvalitéer och kan skapa nya framtida användningsområden. Storleken på området gör det möjligt att utveckla en variation av verksamheter i samklang med varandra och skapa ett sammanhållet område.

Svagheter:

Svagheter är buller från järnväg och timmerterminal, dålig visuell kontakt med befintligt handelscentrum och att marken närmast kyrksjön består av instabila fyllnadsmassor med hög risk för erosion. Området står också i förbindelse med älven Ljusnan vilket gör att det föreligger risk för översvämning.

Möjligheter

Det finns goda möjligheter att utnyttja kontakten med både Kyrksjön och älven Ljusnan. Man kan skapa attraktiva miljöer och nya användningsområden som t.ex. brygga/pir med båtuthyrning, restaurang m.m. En möjlighet är att göra Östernäs till centralortens nya entré från vattnet. En annan

möjlighet kan vara att minska barriäreffekterna och koppla samman platsen med övriga centrum genom gröna stråk. Det är möjligt att skapa något nytt och unikt på platsen, något som sätter Ljusdal på kartan och lockar besökare. Det finns möjlighet att utveckla fotboll och bandy och återta den viktiga turneringen World Cup som lockade tusentals besökare. Utveckling av området kan bidra till att stärka den lokala identiteten och skapar nya rörelsemönster och mötesplatser för ett socialt liv. Genom handel och nya verksamheter skapas även nya arbetstillfällen.

Hot:

Möjliga hot är att platsen förblir avskärmad som en separat del utan ytterligare järnvägsövergångar eller att dessa visar sig vara verkningslösa. Det som kan hända är också att Trafikverket inte finner alternativ till den befintliga omlastningsterminalen och att den barriäreffekt som verksamheten bidrar med blir kvar på området.

	Platsspecifik	
	Styrkor	Svagheter
Yttre påverkan	<ul style="list-style-type: none"> Närheten till köpcentrum Närheten till resecentrum Närheten till rekreation Kontakten med Kyrksjön Storleken på området 	<ul style="list-style-type: none"> Buller från järnväg Dålig visuellt kontakt Instabila fyllnadsmassor. Skredrisk i strandzonen Området avskärmades med starka bariärer
	Möjligheter	Hot
	<ul style="list-style-type: none"> Utnyttja kontakten med Ljusnan Knyta samman med centrum En plats som lockar besökare Skapa fler arbetstillfällen En socialt mötesplats Stärka den lokala identiteten Utnyttja kyrksjön för brygga/pir 	<ul style="list-style-type: none"> Trafikverket behåller mark, barriärer förblir oförändrade Svårt att sammanlänka område med centrum Få övergångar eller övergångar fyller ingen funktion

Bild 57. Styrkor, svagheter, möjligheter, hot för platsen Östernäs

STRATEGIER/REFERENSER

Som analyserna visar är det största problemet med Östernäs kopplingen till centrum och den barriäreffekt som järnvägen, Norra Järnvägsgränd och terminalområdet utgör. Oavsett vilken verksamhet som kommer att bedrivas på Östernäs, kommer en av de viktigaste frågorna vara hur man får människor att ta sig till platsen.

En förutsättning och utgångspunkt för detta arbete har varit Trafikverkets beslut om att alla stråk som korsar järnvägen skall vara planskilda. Det är allmänt känt och kräver föga argumentation att med bättre kommunikationer så ökar också möjligheterna till rörelse. Planskilda korsningar är säkrare men kräver större kraftanstängning av individen som skall ta sig över eller under järnvägen. Detta påverkar tillgängligheten, särskilt för personen med rörelsehinder och äldre.

Med detta som utgångspunkt har jag försökt hitta arkitektoniska strategier för att genom fysisk planering knyta samman området Östernäs med Ljusdals centrum och göra det mer tillgängligt. Strategierna är hämtade ur litteratur inom landskapsarkitektur men även från verkliga exempel som tar sig an problematiken.

Litteraturstudie

Utifrån min litteraturstudie har jag sammanställt tre övergripande arkitektoniska strategier för att knyta samman området Östernäs med Ljusdals centrum. Dessa är att skapa ett enhetligt uttryck, gemensamma rum och sammanlänkande riktningar.

Skapa ett enhetligt uttryck

Simon Bell beskriver i sin bok, *Elements of Visual Design in the Landscape*, att ju mer de element som bygger upp vår fysiska miljö liknar varandra till storlek, form, textur och färg, desto större blir upplevelsen av enhetlighet (Bell 1993). Dee nämner samma faktorer som Bell och lägger till rytm som ett ytterligare verktyg (Dee 2001).

Lynch skriver även han om en kontinuerlig upprepning av färg och textur. I tillägg nämner han liknande material, skala, golvbeläggning och detaljrikedom (Lynch 2007).

Bell skriver att existerande gatumönster och byggnadstäthet bör återanvändas när nya byggnader tillkommer för att skapa enhetlighet (Bell 1993).

Dee menar att enhetlighet även kan skapas genom upprepning av rum med samma form eller storlek (Dee 2001).

För att skapa ett enhetligt uttryck som kopplar samman Östernäs med Norra Järnvägsgränd bör man alltså arbeta med upprepning av:

- Färg
- Form
- Storlek/Skala
- Textur/Markbeläggning
- Rytm/koncentration
- Detaljrikedom

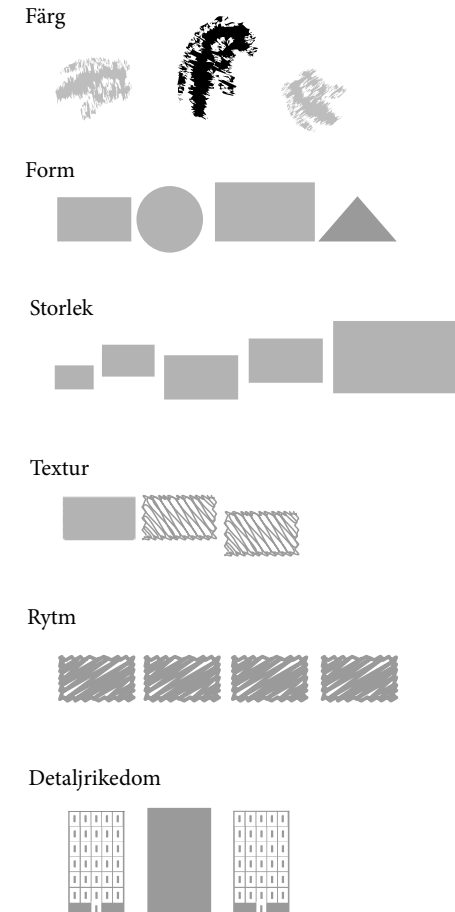


Bild 58. Visar schematiskt hur olika faktorer bidrar till ett enhetligt uttryck

Skapa gemensamma rum

Lynch menar att för att knyta samman två skilda områden bör gränsen mellan dem vara en söm och inte barriär. Han skriver att sammanlänkning kan ske genom visuell kontakt mellan områden, genom en gemensam strukturell linje eller en medlande länk som till exempel en knutpunkt, ett stråk eller ett mindre sammanlänkande område (Lynch 2007). Han nämner också att aktiviteter som förknippas med områden har en sammanlänkande funktion (Lynch 2007).

Gehl menar att om man samlar flera aktiviteter istället för att sprida dem så bidrar detta till positiva sociala följeffekter, där aktiviteter leder till nya aktiviteter (Gehl 1980) (Bild 61).

Lynch skriver att genom en gemensam och distinkt gräns som omsluter området förstärks känslan av enhetlighet (Lynch 2007).

Arne Branzell skriver att rummet kan definieras av väggar, golv och tak (1989).

Carmona beskriver hur gatumönster kan användas för att skapa ett sammanhållet rum och ge ordning till en annars utspridd grupp byggnader (Carmona et al. 2003).

Bell beskriver att ju mer omslutet rummet är, desto större blir rumskänslan och riktningen in mot centrum, men vid ett visst stadie skapas en koppling till rummet utanför (Bell 1993). Detta kan kombineras med vad Bell kallar för *Interlock*, vilket innebär att en form överlappar och kopplar till en annan så att de tillsammans bildar en ny form (Bild 58,59).

Bell beskriver även hur upplevelsen av rummets storlek går att manipulera genom höjden av omgivande element. Ju högre elementen är desto mindre upplevs rummet. (Bell 1993) (Bild 60).

För att öka känslan av ett gemensamt rum kan man alltså arbeta med:

- Ett gemensamt golv
- Gemensamma väggar
- Gemensamt tak
- En gemensam länk/sluss/knutpunkt
- Gemensamma stråk
- Gemensamma aktiviteter
- Interlock

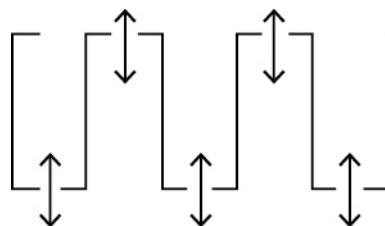


Bild 59. Visar hur former omsluts till den nivå att det skapar en koppling till rummet utanför. Hämtad ur Bell 1993



Bild 60. Visar hur former förankrar varandra och bildar en ny form tillsammans, så kallad Interlock. Hämtad ur Bell 1993

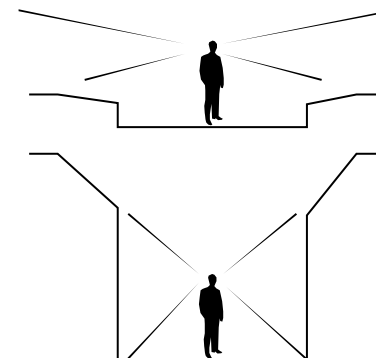


Bild 61. Visar hur höjden på angränsande väggar påverkar upplevelsen av rummets storlek. Ur Bell 1993

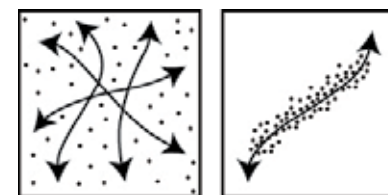


Bild 62. Visar aktiviteter som är spridda i rummet och aktiviteter som är samlade längs ett stråk. Ur Gehl 1980

Skapa sammanlänkande riktningar

Lynch nämner stråk som det viktigaste stadsbyggnadselementet. Han menar att genom att utgå från stråken och inordnar resterande stadsbyggnadselement kan delar knytas samman till en helhet. Enligt Lynch bör varje stråk ha en kvalité som skiljer sig från andra stråk; det kan vara en koncentration av aktiviteter längs stråket, rumsliga kvaliteter, textur på marken eller angränsande fasader, ljusmönster, lukter och detaljer i planteringar (Lynch 1960).

Det är också viktigt att stråken har tydliga mål. Målen kan vara ett landmärke, en aktivitet eller en knutpunkt. Att erbjuda skymtar av målet eller landmärken stärker stråket (Lynch 1960).

Landmärken är en form av fokuspunkt som kan användas för att signalera om en plats och skapa så kallade siktlinjer genom att leda ögat från en plats till en annan (Robinson 2004). Bell beskriver hur omslutna rum, vars kortsidor avslutas med fokuspunkter skapar upplevelsen av en visuell linje längs rummets längsgående axel (Bell 1993) (Bild 53). Ett bra landmärke sticker ut från sin omgivning, definierar och förknippas med förekommande aktiviteter på platsen (Lynch 1960). Landmärket ger en identitet och är en del av upplevelsen (Robinson 2004).

Arne Branzell menar att utformningen av rummet påverkar upplevelsen av riktning och att detta kan generera rörelse i rummet (Branzell 2007).

För att skapa sammanlänkande riktningar kan man alltså arbeta med:

- Stråk
- Visuell kontakt
- Fokuspunkter
- Landmärke
- Axlar

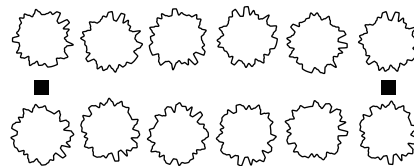


Bild 63. Visar hur två fokuspunkter och rumskapande element kan skapa en siktlinje genom rummet. Ur Bell 1993.

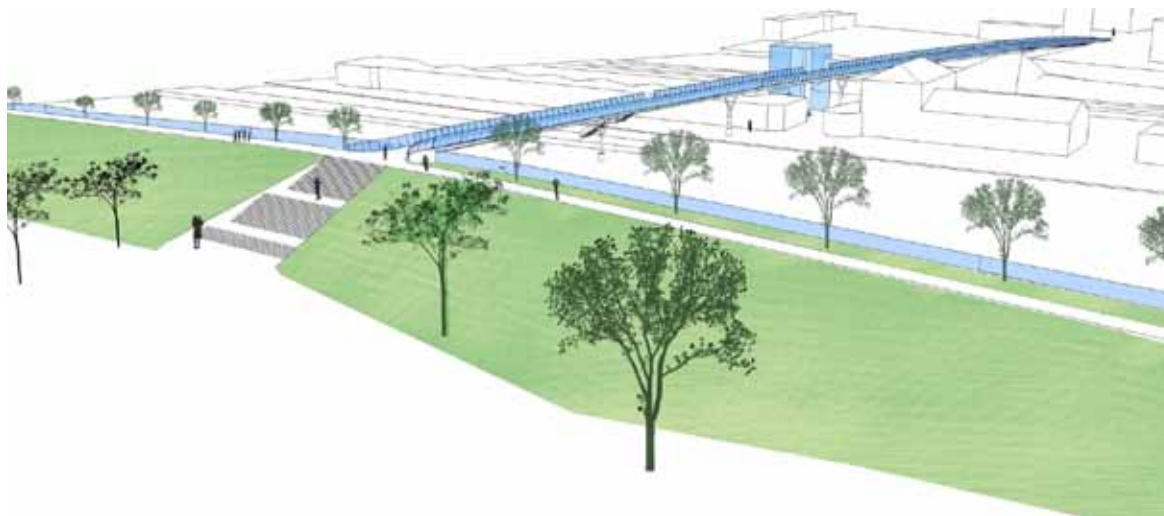


Bild 64. förslagskiss över gång och cykelbro i Ludvika. Sträckan på bron är 145 meter. I Ljusdal skulle det räcka med en 50 meter lång bro. Förslag av Tyrens. Källa Ludvika kommun (2012).

Andra exempel

Ludvika

Ett pågående projekt som syftar till att överbrygga järnvägens barriäreffekt är Entré Ludvika. Projektet som delvis är EU finansierat har resulterat i ett färdigt förslag på en 145 meter lång gång- och cykelbro som kopplar samman Väsmanstranden, resecentrum och Ludvika centrum.

En gång- och cykelbro skulle även vara möjlig i Ljusdal som dessutom har en kortare sträcka, cirka 50 m, att överbrygga. Det skulle kanske vara möjligt att skapa arkitektoniska kvaliteter utifrån den högbana som en gång fanns på området.

Kattvikskajen i Hudiksvall

Detta är ett alternativt förslag för Kattvikskajen i Hudiksvall som ligger sex mil från Ljusdal. Projektet som är ritat av A1 arkitekter 2009 är ännu ej byggt, 2012.

Förhållanden liknar Ljusdal och Östernäs eftersom detta också är en övergiven central industritomt i direkt anslutning till vatten och med järnvägen som barriär till övriga centrumområde. Kattvikskajen har i motsats till Östernäs avsatts för bostäder.

Förslaget lyfter fram kontakten med vattnet genom kanaler/stråk som genomsär området och pirar som förlänger stråken ut i havet. Detta liknar det som Bell kallar för Interlock, det vill säga när två former kopplar samman och bildar en ny form (Bell 1993). På samma sätt skulle detta kunna vara användbart i fallet med Östernäs för att stärka kontakten med Kyrksjön. För att koppla samman centrum och Östernäs skulle stråken förlängas över järnvägen.

I A1:s förslag håller man samman byggnadsvolymer för att skapa väldefinierade innergårdar och stadsrum. Kvarteren och skalan på byggnader förhåller sig väl till övrig bebyggelse i Hudiksvall.

En ytterligare kvalitet med förslaget är det gröna stråk som förs in längs järnvägen. Stråket skapar nya rörelsemöjligheter samtidigt som träden bidrar till att minska den visuella upplevelsen av järnvägens barriäreffekt. Om man skulle föra över detta till Östernäs skulle det vara viktigt att öppna upp korridorer som gör att den visuella kontakten behålls.

De övergångar som finns i förslaget är en gångbro och en övervakad överfart i områdets norra del.



Bild 65. Vision över Kattvikskajen Hudiksvall. Av A1 Arkitekter. Källa: Hudiksvalls kommun (2009). Med staden på den ena sidan om järnvägen och utvecklingsområde på den andra och med vattnet i direkt anslutning liknar förutsättningarna för Kattvikskajen i Hudiksvall, Östernäs och Ljusdal. Förslaget kopplar samman området med staden genom en bro till centralstationen och en förlängning av befintlig gata med en övervakad övergång. SKALA 1:4000

RESULTAT

Konceptskiss

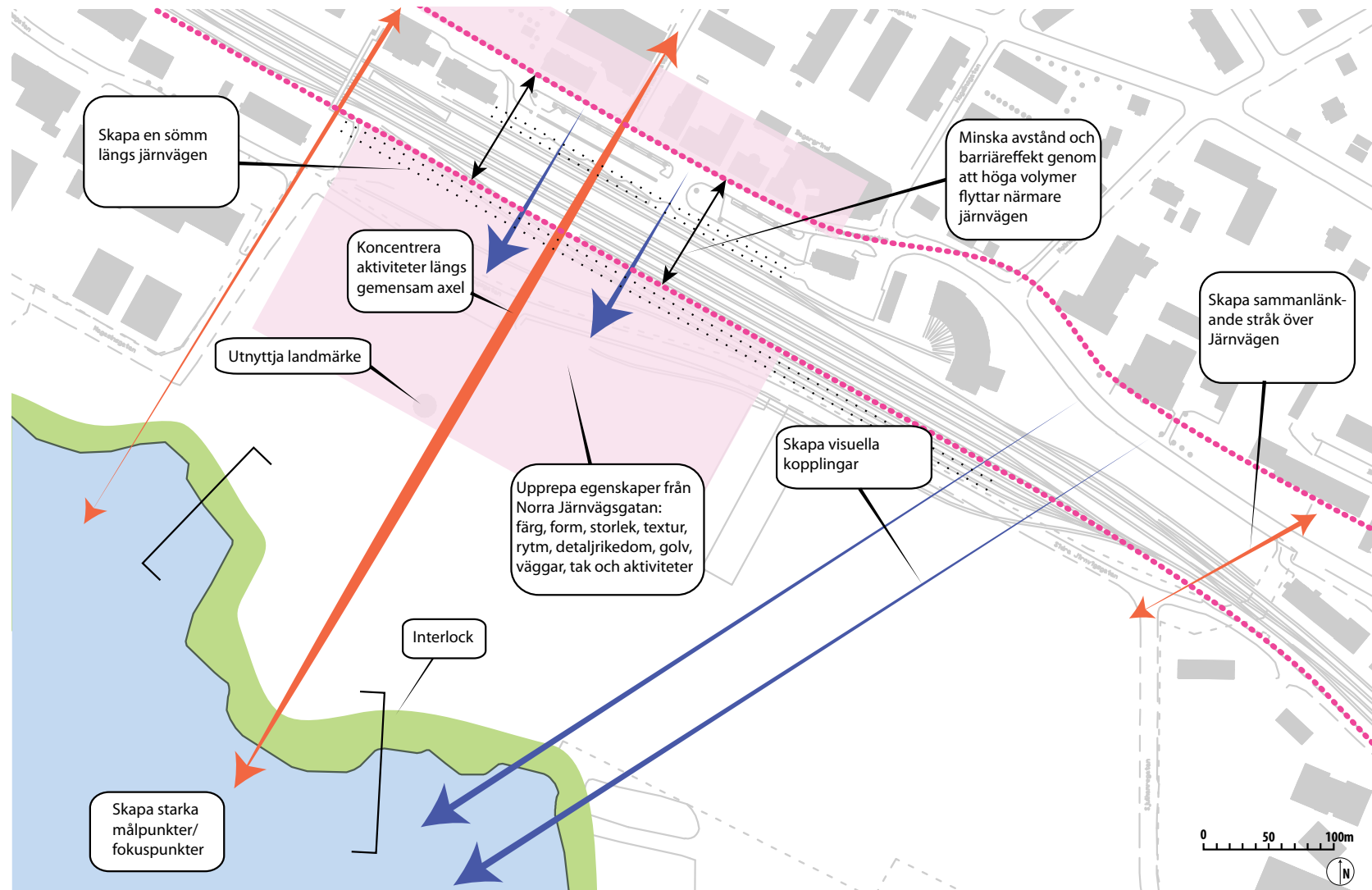


Bild 66. Konceptskissen visar hur Östernäs kan utvecklas utifrån strategier och referensexempel.

Beställarens program

Exempel på önskemål från kommunen och medborgare hämtade från översiktsplan, detaljplan, medborgardialog, samråd samt förslagslåda.



Bild 67. Bandyhall är ett av önskemålen på nya Östernäs.



Bild 68. Gröna stråk ett av önskemålen på nya Östernäs.

- Handel, kontor, idrott, kultur och verksamheter som skapar ett gott stadsliv
/Ljusdals kommun
- Yta för konstis och ev. framtida bandyhall.
/Ljusdals bandyklubb
- Konstgräsplan för fotbollsspel.
/Ljusdals fotbollsklubb
- Park närmast Kyrksjön.
/Ljusdals kommun
- Bevara Bondehotellet, återskapa trädgård.
/Länsmuseum Gävleborg
- Pendlarparkering.
/Länstrafik
- Bebyggelse skall inpassas i stadsbilden och medverka till att den visuella kontakten med Kyrksjön inte försämras.
/Ljusdals kommun
- Undvika borttagande av vegetation i strandzonen, vilket ökar risken för erosion av instabila fyllnadsmassor.
/Ljusdals kommun
- Café och restaurang.
/Medborgardialog
- Mötesplatser.
/Medborgardialog
- Brygga eller pir ut i vattnet.
/Medborgardialog
- Grönt stråk som förbinder området med centrum./Medborgardialog
- Extrempark för skateboard, bmx och inlines./Ljusdals Betongparksförening
- Förbättra förutsättningarna för handel.
/Ljusdals kommun
- Badhus/badplats.
/Medborgardialog
- Bebyggelse får inte finnas inom 30 meter från järnväg, parkering 15 meter från järnväg och körbana 9 meter från järnväg. Alla nya övergångar skall vara planskilda.
/Trafikverket

Bild 69. Tabell över beställarens önskemål.

Problem och åtgärd

Typ av Analys	Problem	Målbild	Åtgärd
Vägar/Stråk	Få stråk mellan Östernäs och Norra Järnvägs-gatan gör det svårt att ta sig över järnvägen.	Fler övergångar knyter samman Östernäs med centrum och gör området mer integrerat. Goda kommunikationer krävs för att Östernäs och centrumhandeln skall stärka varandra.	Fler stråk över järnvägen.
	Stråket över Järnvägsbron är svårt att se.	Det historiskt intressanta stråket används i större utsträckning än idag.	Lyft fram stråket och signalera om dess existens.
Barriärer	Flera lager av verksamheter runt Norra stambanan förstärker barriären.	Färre verksamheter runt norra stambanan gör att områdets storlek och barriäreffekten minskar, vilket skapar förutsättningar för en starkare koppling mellan Östernäs och centrum.	Flytta verksamheter som kan bedrivas på annat håll.
	Höga hastighet på Norra Järnvägs-gatan.	Minskad fordonshastighet leder till ett bättre klimat för fotgängare och cyklister och minskar barriäreffekten.	Hastighetensdämpande åtgärder.

Bild 70. Tabell över analys problem och åtgärd.

Typ av Analys	Problem	Målbild	Åtgärd
Visuell kontakt	Dålig visuell kontakt med Östernäs från Norra Järnvägs-gatan.	Östernäs syns från Norra Järnvägs-gatan och upplevas som en del av centrum.	Skapa målpunkter och strategiska siktlinjer som ökar intresse och kontakt med Östernäs och Kyrksjön.
Stadsrumsanalys	<p>Oregelbunden bebyggelse med inslag av öppna ytor gör att Ljusdals gaturum får en splittrad karaktär.</p> <p>Stora avstånd och breda gator gör att bilen används i stor utsträckning för transport mellan butiker., vilket leder till mindre sociala möten.</p>	<p>Enhetliga stadsrum som ger personer som vistas i dessa en känsla av ordning och sammanhang.</p> <p>En stadsdel som sätter det sociala mötet i fokus och som utgår från det mänskliga perspektivet och den hastighet vi rör oss med till fots och på cykel.</p>	<p>Bebyggelse som genom sin inbördes placering tillsammans skapar enhetlig karaktär och tydliga rum.</p> <p>Mindre avstånd mellan byggnadsvolymer och mindre biltrafik.</p>

Bild 71. Tabell över analys problem och åtgärd.

Programidéer

Hur vill jag att platsen skall utvecklas? Vilka ställningstaganden har jag gjort och varför? Här följer riktlinjer för vad som skall finnas med i det slutliga förslaget. Programmet förmedlar bärande idéer och är en syntes av analyser, strategier, förebilder och egna idéer.

- Genom att behålla Bondehotellet och återskapa dess trädgård kan denna historiska förankring lyfta platsen och skapa en lugn oas i handelsområdet. Nya byggnader bör placeras med hänsyn till Bondehotellet. Bondehotellets placering gör det möjligt att skapa en intresseväckande visuell kontakt med resecentrum.
- Placering av nya byggnader bör ske så att en "vägg" mot centrum motverkas. Istället skall byggnader vända sig mot centrum och ge ett välkomnande intryck.
- Den visuella kontakten med området och Kyrksjön skall intensifieras genom byggnaders placering, landmärken och fokuspunkter.
- Storlek och byggnadsteknik bör överensstämma med byggnader längs Norra Järnvägsgatan för att skapa ett enhetligt intryck på bägge sidor av järnvägen.
- Den tidigare strandlinjen antyds genom grön ridå.

- Bilarnas hastighet och den barriäreffekt som Norra Järnvägsgatan utgör bör minskas genom fartdämpande åtgärder. Detta stärker det sociala livet längs Norra Järnvägsgatan och skapar goda förutsättningar att förlänga Hantverkaregatan i en gågata ner mot Kyrksjön. För att minska avstånden och skapa en fungerande handel bör rörelsen från centrum mot Kyrksjön utnyttjas och Hantverkaregatan bli en gågata utefter handeln koncentreras.
- Återskapa den historiska högbanan som intressant element som knyter samman Östernäs med övriga centrum.
- Behåll plåtmagasinet för framtida mässor och evenemang. Magasinet kan användas som parkeringsplats övrig tid. Anslutande järnvägsräls behålls. Fria ytor skall finnas i anslutning till mässhall.
- För att underlätta för tåg och bussresenärer skall pendlarparkering finnas så nära stationen som möjligt. Pendlarparkeringar och parkeringar till sportevenemang skall kunna användas gemensamt.
- Cykel och gångstråk genom området skall vara dragarna till tydliga målpunkter, vilka signaleras i för tid. Detta för att öka brukargraden och minska onödigt slitage.

- En saluhall som lyfter fram den lokala matproduktionen och samlar den under ett tak och samtidigt ligger på nära avstånd från resecentrum ger goda möjligheter att locka såväl kommuninvånare som turister. Närheten till Järvsö som turistdestination bör utnyttjas.
- Den erosionskänsliga strandzonen kan säkras med träpålar och träbrygga. Genom en pålad träbrygga kan man behålla strandvegetation på önskade platser samtidigt som man gör Kyrksjön mer tillgänglig. Pålning är en metod som använts tidigare under sågverksepoken.
- I de östra delarna är närluften gott och marken fri från föroreningar och sjunkstockar vilket gör det lämpligt för bad. Här bör vegetationen öppnas upp så att kontakten med vattnet förstärks.
- Ett kallbadhus kan bli den yttersta målpunkten på en pir ut i Kyrksjön. Istället för ett varmbadhus kan det befintliga kallbadhuset flyttas från Älvsålen och uppföras mer centralt. Detta blir en vacker målpunkt och symbol för Östernäs.
- Restaurang/café placeras i strandzonen där tidigare virkesmagasin legat. Möjligheter för servering på gräsmattan eller för servering ute på träbrygga.

Bild 72. Tabell över bärande idéer.

Programskiss

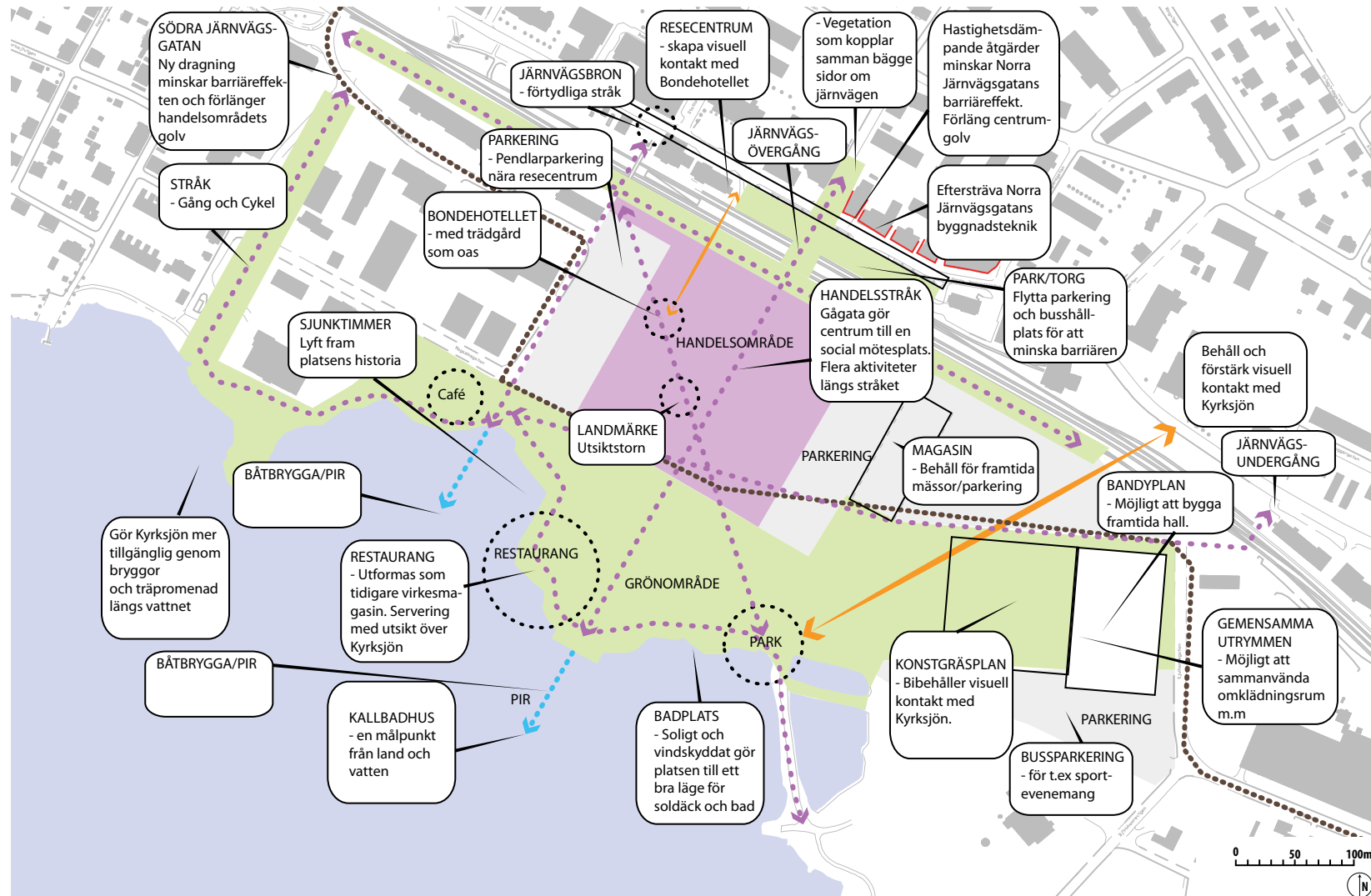


Bild 73. Programskissen visar disposition av områdets ytor tankar och idéer.

Illustrationsplan





1. entrepark



2. träspången



3. promenadbryggan



4. gräsmattan



5. högbanan



6. hissen



7. skogen/gläntan



8. perennparken



9. bondeträdgården



10. Shared space



11. parkeringar



12. kallbadhuset

Diskussion

Stadens framväxt med järnvägen som drivkraft

Har järnvägen skurit av Östernäs från övriga centrum? Ja. Hade Ljusdal blivit en centralort utan järnvägen? Nej! Järnvägens och industrins betydelse för orters framväxt är ett välkänt faktum för Ljusdal såväl som för referensexemplen Ludvika och Hudiksvall.

Industrin och dess givna plats i staden

Vatten var en livsviktig förutsättning för industrin precis som nära kommunikationer och möjligheter till export. Ett stadsbyggnadsmönster som återkommer i många svenska städer är därför stationen och staden på den ena sidan järnvägen och industrin och vattnet på den andra. Eftersom Östernäs sågverk varit ortens motor under mer än hundra år har inget ifrågasatt eller hotat verksamheten eller dess placering. God tillgänglighet till Östernäs och Kyrksjön har därför aldrig varit något krav.

Det nya samhället

Många svenska orter går igenom samma utvecklingsfaser; jordbrukssamhälle-industrisamhälle-tjänstesamhälle. Ljusdal ligger nu på gränsen mellan industrisamhälle och tjänstesamhälle varpå nytt ljus kastas på området Östernäs. Nya planerade verksamheter kan dra nytta av tidigare krav såsom närheten till vatten, stad och kommunikationer. Fortfarande är goda kommunikationer och närhet till vatten och naturupplevelser kvalitéer som vi eftersträvar. Samtidigt ställs andra krav, inte helt förenliga med

de verksamheter som är kopplade till järnvägen och den stad som byggts på tidigare premisser. Eftersom tidigare verksamheter på Östernäs inte varit beroende av visuell kontakt med centrum och goda förbindelser över järnvägen har möjligheterna minskat allt eftersom nya byggnader, vägar parkeringar, hållplatser och terminalområde tillkommit. Detta skapar stora utmaningar för oss som planerare. Kan vi sy ihop det sår som skapats under så lång tid och få stadens delar att åter fungera som en helhet?

Storslagna planer och en avstannad utveckling

Perioden efter järnvägens införande präglades av gränslös optimism och framåtanda. Detta resulterade i storslagna kartor med stora kvarter och en stadsplan som aldrig tycktes ta slut. Men övergången från jordbruk till industristad blev något flytande. Utvecklingen stannade av och de stora kvarteren blev glest bebyggda, vilket tillsammans med de stora vägarna skapade ett storskaligt och mosaikartat stadsmönster. Orsakerna till detta kan vara flera. Kanske var ansatsen och stadsplanen för stor till ytan sett. Man kan även ana att övergången från jordbrukssamhälle till industrisamhälle inte alltid varit ett gemensamt mål för invånarna. Andra orsaker kan vara avsaknaden av ett tidigare centrumkärna eller att stora delar av tätorten byggts efter bilismens genombrott. Det kan också vara så att det inte funnits något självändamål i att skapa en kompakt stad och att bristen på yta inte varit något problem.

Syfte och mål

Syftet med detta arbete var att genom olika arkitektoniska strategier koppla samman området Östernäs med Ljusdals övriga centrum. Det största problemet var den barriär som järnvägsområdet utgjorde. Barriären visade sig bestå av flera separata delar. Min tanke var att väva samman Östernäs med övriga centrum genom enhetlighet, gemensamma rum och sammanlänkande riktningar. Problemet var att Ljusdals befintliga stadsstruktur saknade de kvalitéer som jag ville återskapa och lyfta ner i arbetsområdet för att skapa enhetlighet. Resultatet blev därför en kompromiss av Norra Järnvägs gatans gatustruktur, blandat med nya tankar om kompakta, väldefinierade rum och bilfritt inre handelsområde.

Förutsättningarna för sammanlänkande riktningar och gemensamma axlar var inte optimala. Den enda nya, utöver den redan planerade, naturliga undergången skulle vara i Hantverkaregatan förlängning. Men då skulle den behöva gå under både riksväg 84 och järnvägen och Hantverkaregatan skulle behöva stängas av långt upp mot Hotellgatan vilket skulle skapa en onödigt komplicerad trafiklösning.

Metod

Fördelen med att göra ett gestaltande arbete utan att arbeta i nära dialog med beställaren är den frihet som följer med detta. Friheten har gjort det möjligt för mig att gå utanför det detaljplanerade arbetsområdet, vilket krävdes för att lösa min uppgift men även för att skapa en bra lösning på området.

Utgångspunkten för mitt arbetet har varit att hålla mig till kommunens detaljplan och program. Men jag har även försökt tillmötesgå de önskemål som lyfts fram i olika samråd. Dessa önskemål har fungerat som inspiration och idéer snarare än strikta mål. Nackdelen med att arbeta på detta sätt är just att den viktiga dialogen uteblir vilken krävs för gå djupare ner i förslag och detaljeringsgrad.

De analyser och strategier som lyfts fram i detta arbete är hämtade inom ämnet landskapsarkitektur och har valts av mig utifrån de kunskaper och erfarenheter jag har som landskapsarkitektstudent. Ett urval som baseras på sökord istället kan verka som ett mer vetenskapligt tillvägagångssätt.

Mitt förslag

Det är svårt att se hur en lösning inte färgas av personen som utför den, så även i detta fall. Den kompakta staden ligger mig varmt om hjärtat. Jag har försökt se utvecklingen av Östernäs som en möjlighet att få en storskalig handel att smälta in i Ljusdals karaktär, samtidigt som jag velat tillföra det jag tycker saknas i form av en kompakt och bilfritt centrum för sociala möten. Jag har försökt att ge platsen och dess läge i staden den respekt som jag tycker den förtjänar.

Östernäs är ett stort område med många delproblem att ta itu med. Detta är ett övergripande och visionärt förslag som snarare skall ses som ett uppslag idéer än en slutlig lösning. För att bli en slutlig lösning krävs en dialog med beställare och andra intressenter, vilket uppsatsens omfattning inte tillåter. Utvecklingen av storskaliga köpcentrum är något jag tror och hoppas vi kan anpassa till våra städer på ett mer respektfullt sätt.

Trots att innehållet i denna uppsats till stor del handlar om det specifika fallet Östernäs i Ljusdal finns det många områden som ställs inför samma problem. Min förhoppning är att detta förslag kan inspirera och väcka nya tankar om hur man kan koppla samman områden som detta.



Referenser

- Bach, Boudewyn & Hal, Erik van (2006). Urban design and traffic: a selection from Bach's toolbox = Stedenbouw en verkeer : een selectie uit de gereedschapskist van Bach. Ede: CROW
- Branzell, Arne (1989). Något om ...: liten skissbok om det upplevda rummet. Göteborg: Sektionen för arkitektur, Chalmers tekniska högsk.
- Carmona, Matthew (2003). Public places - urban spaces: the dimensions of urban design. Boston, MA: Architectural Press
- Dee, Catherine (2001). Form and fabric in landscape architecture: a visual introduction. London: Spon
- Gehl, Jan (1980). Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer. 2., rev. udg. Copenhagen: Arkitektens forl.
- Hudiksvall kommun (2009) Alternativ vision för Kattvikskajen i Hudiksvall. Tillgänglig: http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=alternativ%20vision%20f%C3%B6r%20kattvikskajen%20i%20hudiksvall%20a1%20arkitekter%202009-01-23&source=web&cd=1&ved=0CCMQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.hudiksvall.se%2Fuppladdning%2Futvecklingsprogram%2FA1%2520Kattvikskajen.pdf&ei=nfVVUIT0L4ij4gSvkIHICg&usg=AFQjCNHDS7ibwj9eApN4V6xmDN Dv1-qz_Q [2012-09-16]
- Jonsson, Yngve & Wädell, Tor (1996). Östernässågen 1886-1995: 109 års sågverkshistoria. Ljusdal?: Ljusdals Invest
- Lindqvist, Ann (2006). Ortsanalys. Ljusdals kommun internttryckeriet.
- Ljusdals kommun (2010). Översiktsplan. Ljusdals kommun internttryckeriet
- Ljusdals kommun (2010). Program för markanvisningstävling. Tillgänglig: [http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=program%20f%C3%B6r%20markanvisningstävling. Tillgänglig: http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=program%20f%C3%B6r%20markanvisningstävling.pdf&ei=zs40UKuJluXa4QSF8YD4Dw&usg=AFQjCNFbla2_9SEBckgT-poZ6-etDFXnPQ](http://www.google.co.uk/url?sa=t&rct=j&q=program%20f%C3%B6r%20markanvisningst%C3%A4vling%20C3%B6stern%C3%A4s&source=web&cd=1&ved=0CDYQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ljusdal.se%2Fdownload%2F18.5b125f961266f00934d80001338%2Fmarkanvisningst%C3%A4vling.pdf&ei=zs40UKuJluXa4QSF8YD4Dw&usg=AFQjCNFbla2_9SEBckgT-poZ6-etDFXnPQ) [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009). Protokoll-paragraf 93-112. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.2865463d120a75674e78000269540/1244468242252/Kf+090525.pdf> [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009). Detaljplan Östernäs 11:6 m. fl. Planbeskrivning. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.35ff40f61258ccccff780002436/1261393301494/Antagande+Planbeskrivning+%C3%96stern%C3%A4s+handel+%26+kontor.pdf> [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009). Detaljplan Östernäs 11:6 m. fl. Genomförandebeskrivning. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.35ff40f61258ccccff780002438/1261393335041/Antagande+Genomf%C3%B6randebeskrivning+%C3%96stern%C3%A4s+handel+%26+kontor.pdf> [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009). Detaljplan Del av Östernäs 11:4 m. fl. Planprogram. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.35ff40f61258ccccff780002399/1261392096056/A+Planbeskrivning+%C3%96stern%C3%A4s+hall.pdf> [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009). Detaljplan Del av Östernäs 11:4 m. fl. Genomförandebeskrivning. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.35ff40f61258ccccff780002430/1261393005447/A+Genomf%C3%B6randebeskrivning+%C3%96stern%C3%A4s+hall.pdf> [2012-08-22]
- Ljusdals kommun (2009) Detaljplan för Östernäs 11:6 m.fl. Samrådsredogörelse. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.2865463d120a75674e78000260390/samradsredogorelse-osternas-handel-kontor.pdf> [2012-08-22]

-
- Ljusdals kommun (2009). Sammanställning från förslagslåda i Ljusdals huvudbibliotek. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.27bd36be11fab2c3d3480001391/1236082967446/Microsoft+Word+-+Sammanst%C3%A4llning+fr%C3%A5n+f%C3%B6rslagsl%C3%A5da.pdf>
 - Ljusdals kommun (2008) Detaljplan för Östernäs 11:4 m.fl. Samrådsredogörelse. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.513481b11ed2e69f4e8000417/Samr%C3%A5dsredog%C3%B6relse+%C3%96stern%C3%A4s.pdf> [2012-08-22]
 - Ljusdal (2009). Sammanfattning av synpunkter från medborgardialog om Östernäs den 25 februari. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.27bd36be11fab2c3d3480001389/1236082959555/Microsoft+Word+-+Sammanfattning+av+medborgarnas+synpunkter+fr%C3%A5n+medborgardialog+25+feb.pdf> [2012-08-22]
 - Ljusdals kommun (2008). Planprogram Östernäs 11:4 m.fl. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/download/18.45eb327311930b72b1080004154/Program+%C3%96stern%C3%A4s.pdf> [2012-08-22]
 - Ludvika kommun (2011) Projekt Entré Ludvika Förslagskiss Gång- och cykelbro. Tillgänglig: <http://www.ludvika.se/download/18.7f87a64d135a1270d1c8000993/1330090011364/rapport+110913.pdf> [2012-0916]
 - Lynch, Kevin (1964). The image of the city. [New ed.] Cambridge, Mass.: M.I.T. Press
 - Närljus (2008) Nya Östernäs. Tillgänglig: <http://www.ljusdal.se/foretagare/aktuelltforetagare/nyaosternas.5.760321f2118a0bf60c980005036.html> [2012-08-22]
 - Robinson, Nick (2003). The planting design handbook. 2. ed. Aldershot: Ashgate
 - Sima, Adolph (1939). Ljusdals municipalsamhälle och Ljusdals köping: ett stationssamhälles historia. Ljusdal: E. Ericssons bokh.
 - Statistiska centralbyrån (2011). Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2011 och befolkningsförändringar 2011. Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____308468.aspx [2012-08-30]
 - Statistiska centralbyrån (2011) Landareal, folkmängd och invånartäthet (inv/km²), per tätort 2005 och 2010. Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/ProductTables____13001.aspx [2012-08-30]